VILNIUS 1929 m. LAPKRITIS mėn. Nr. 3 (5)

EKONOMINĖS PABALTĖS ŽINIOS

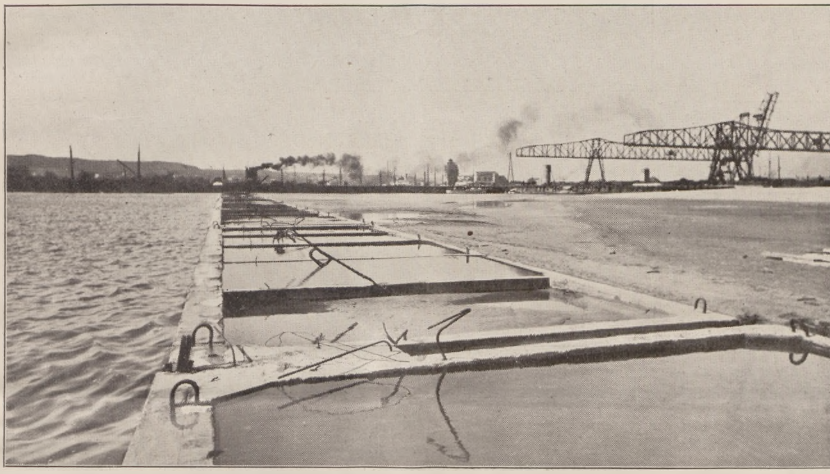
NEPERJODINIS INFORMACINIS LEIDINYS



VILNIUSI. 1929 m. LAPKRITIS mėn. Nr 3 (5)

EKONOMINĖS PABALTĖS ŽINIOS

NEPERJODINIS INFORMACINIS LEIDINYS



Statymas naujo molo Gdynėj (spalių m. 1929 m.) — Der Bau eines neuen Molo in Gdynia (Oktober 1929)

Vilnius, 1929 m lapkričio m.

Po karo įvykusių politinių permainų rezultate įgijimas Lietuvai nuosavo uosto prie Baltijos jūros davė Lietuvos Respublikai tvirtą pagrindą jos ūkio egzistencijai. Aišku, kad krašto ūkio kilimas yra galimas tik su sąlyga išnaudojimo Nemuno plukdymui ir kelių gabenimui į Klaipėdą visų ūkio turtų, kokie randasi Nemuno upyne. Tačiau Lietuvos Respublikos politika vadovaujančios sferos ėjo tą kryptimi, kad atsiriboti nuo savo lenkiško kaimyno. Toks nusistatymas remta politiniais motyvais, bet jų čia neliesime. Tačiau sprendžiame, kad nedavertinta tų nuostolių, kokius turi, dėka tokios politikos, atgimusi Lietuva. Nenorėta pripažinti, kad Klaipėdos uostas, tas jaunos Lietuvos valstybės langas į jūrą, nustoja savo ypatingos reišmės, kokia jam priduoda labai naudinga jo geografinė padėtis prie didelės upės žiočių, ir pradeda merdėti išdavoj tos politinės linijos kuria bent iki šiol vedė sferos buvusios prie valstybės vairo.

Su šūkiu sustiprinimo valstybės ir pagerinimo jos ūkio padėties, pradžioj šių metų tapo sudaryto garsi Prekybos Sutartis su Vokietija. Šiandien dar būtų kiek ankstoka smulkiai analizuoti tos Sutarties pasekmės, tačiau mums rodos, kad jos duodasi lengvai permatyti. Klaipėdos uostui naujoji situacija pagerinimų neatnešė.

Pirmaisiais 6 mėnesiais šių metų tonažas laivų, kurie įplaukė uostan nukrito, palyginus su tuo pačiu laiku 1928 m., nuo 222,0 tūkstančių tonų netto iki 212,1 tūkstančių tonų. Tonažas laivų, kurie tuo pačiu laiku iš uosto išplaukė sumažėjo nuo 224,0

Wilno, im November 1929

Das Erlangen eines eigenen Hafens am Baltischen Meer zufolge der politischen Veränderungen, welche nach dem Kriege erfolgten, verschaffte der litauischen Republik eine starke Basis für die wirtschaftliche Existenz. Das wirtschaftliche Aufblühen des Landes wird aber erst dann moglich, wenn die Schiffahrt am Niemen für die Eisenbahnzufuhr nach Memel aller wirtschaftlichen Reichtümer, die das Gebiet von Niemen besitzt, gewonnen wird. Die Politik der leitenden Organe der litauischen Republik strebte jedoch dannach Litauen von dem polnischen Nachbarn zu trennen. Diese Stellung wird durch politische Rücksicht motiviert, welche wir hier nicht berühren wollen. Wir sind aber der Meinung, dass die Schäden, welche Litauen infolge einer derartigen Politik tragt, nicht ermessen wurden. Man wollte es nicht gestehen, dass der Hafen von Memel — dieses Fenster auf das Meer des jungen Litauischen Reiches — seine grosse Bedeutung, welche ihm die günstige geographische Lage bei Mündung des grossen Flusses verleiht, verliert und dank jener politischen Richtungslinie, gewahlt von den Kreisen, die, bis vor kurzem am Staatsruder waren, im Absterben ist.

Unter der Losung das Reich aufzurichten und seinen wirtschaftlichen Stand zu verbessern; wurde der bekannte Handelsvertrag mit Deutschland am Anfang dieses Jahres abgeschlossen. Es ist noch viel zu früh die Folgen dieses Vertrages,—welche unseres Erachtens leicht vorauszusehen sind, — zu analysieren. Dem Hafen von Memel hat die neue Situation keine Besserung gebracht. In den ersten 6 Monaten d. J. verringerte sich die Tonnage der Schiffe, welche in den Hafen anlangten im Vergleich zu demselben Zeitraum im im Jahre 1928 von 222,0 tausend netto auf 212,1 tausend Tonnen. Der Tonnage der Schiffe, welche in dieser Zeit den Hafen verlassen haben,

tūkstančių tonų iki 212,7 tūkstančių tonų. Judėjimas uste be abejo būtų dar labiau sumažėjęs, jeigu tuo pačiu laiku nebūtų žymiai pakilęs miško išvežimas. Klaipėda sulig savo prigimtimi visų pirmiausia yra medžių uostas. Tokiu bent ji buvo prieš karą. Vienok Lietuvos Respublikos plotas nėra ganetinas užtikrinimui Klaipėdai pakankamo kiekio miško švežimui, juoba, kad prieš karą į Klaipėdą plukdomų medžių 65% ėjo iš dabartinės Lenkijos teritorijos, 15% iš dabartinės SSSR ribų ir tiktai 20% iš Lietuvos Respublikos teritorijos. Del to padidėjusi miško išvežimą palyginamai su pereitais metais turime skaityti kaipo pereinantį, laikiną reiškinį ir, kas svarbiausia, žalingą Lietuvos ūkiui. Prisižiūrėkime miško išvežimo daviniams pirmoj pusėj 1928 ir 1929 metų. Pasiskirsto jie į sekančias grupės:

	1928 m.	1929 m.
	Tonos	
Neapdirbtas medis	29.500	49.400
Piautas medis . .	21.600	28.900
Popiermedis . .	43.563	50.163
Kasykloms medis .	1.078	153
Celuloza	22.349	28.453
Diktas	3.126	5.032
Malkinis medis .	6.100	6.300

Beveik visas medžio eksportas, o ypač neapdirbtas medis išvežtas į Vokietiją. Anglija nupirko apie pusę išvežtojo dikto ir daugiau pusės (12.100 tonų) celulozos. Anglija pirko brangiausius medžio produktus, tuo tarpu Vokietija visų pirmiausia pirko medžio rąstus (neapdirbtą lentpiuvėms medį, popiermedį ir kasykloms medį).

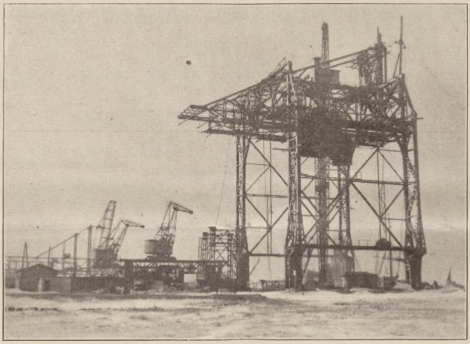
Kuri gi prekybinė apyvarta buvo naudingesnė: su Anglija ar su Vokietija? Ar naudingiau išvežti neapdirbtą medį, ar eksportuoti medžio produktus, kurie duoda uždarbį Lietuvos darbininkams ir kelią menką Lietuvos pramonę? Atsakymas į tuos klausimus tur būt nekelia abejonių.

Charakteringa, kad išvežimas piauto medžio, kuris 1928 metais sudarė 73,3% išvežimo neapdirbto medžio (rąstų) šiais metais nukrito iki 58,5%. Aišku yra, kad pakilimas eksporto į Vokietiją neapdirbto medžio, tai ne kas kita, kaip pasekmė žinomos tos valstybės politikos, nes ji sistematiškai stengiasi ištraukti iš kaimyninių kraštų žaliavą stiprinimui savo pramonės, turėdama tikslo sunaikinti pramonę savo kaimynų. Sutartis su Vokietija privertė Lietuvą išvežamam neapdirbtam medžiui sumažinti muitus pusiau. Rezultatai tos politikos aiškūs. Kirtimas Lietuvos miškų tokiose normose, kaip tai buvo daroma 1929 metais yra naikinimas didžiausio krašto turto, kurį pusvelčiui išperka Vokietija. Ar tas galės trukti kiek ilgesnį laiką, tenka abejoti. Tuo

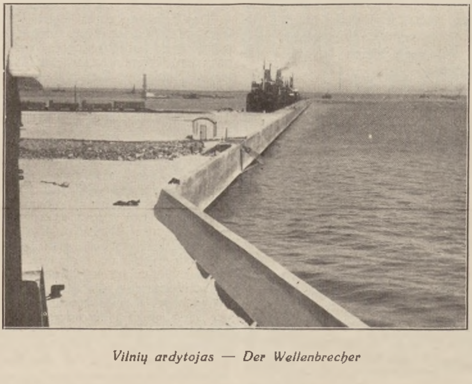
Gdynia



Statymas keisonų (rugsėju m. 1929 m.)
Der Bau von Caisson's (September 1929)



Statomas perkrovimo tiltas (pavasaris 1929 m.)
Die Verladebrücke im Bau (Frühling 1929)



Vilnių ardytojas — Der Wellenbrecher

verminderte sich von 224,0 tausend auf 212,7 tausend Tonnen. Der Verkehr im Hafen hatte sich noch mehr vermindert, wenn die Ausfuhr von Holz in derselben Zeit sich nicht vergrossern mochte. Memel ist durch seine Lage allein, vor Allem ein Holzausfuhrhafen, und war ein solcher schon vor dem Krieg. Das Gebiet der Litauischen Republik reicht aber nicht hin, Memel eine genügende Anzahl Holz für die Ausfuhr zu sichern, — sobald vor dem Krieg 65% Holz aus dem Territorium des heutigen Polens. 15% aus dem heutigen Sowiet - Russland und nur 20% aus dem Gebiete der Republik Litauen stammte. Mithin müssen wir das Wachstum der Holzausfuhr im Vergleich zum vergangenen Jahr als eine vorübergehende Erscheinung betrachten und, was wichtiger ist, wirtschaftlich schadlich für Litauen. Wir wollen die Daten der Holzausfuhr in der ersten Halfte des Jahres 1928 und 1929 betrachten. Sie war auf folgende Grupen zerlegt:

	1928	1929
	Tonnen	
Unbearbeitetes Holz	29.500	49.400
Schnittholz . . .	21.600	28.900
Papierholz . . .	43.563	50.163
Grubenholz . . .	1.078	153
Zellulose	22.349	28.453
Sperrholz	3.126	5.032
Brennholz . . .	6.100	6.300

Beinahe der ganze Export von Holz, insbesondere von unbearbeitetem Holz ist nach Deutschland gerichtet. England erwarb gegen die Halfte der Ausfuhr von Sperrholz und über die Halfte von Zellulose. Es kaufte die kostbarsten Erzeugnisse, während Deutschland vor allem Rundholz (unbearbeitetes Holz, Papierholz und Grubenholz) erwarb.

Welche Handelsverhaltnisse sind günstiger — mit England oder mit Deutschland? Die Ausfuhr von Rohmaterial oder von fertigen Produkten, die dem litauischen Arbeiter Beschaftigung geben und die bis jetzt dürftige litauische Industrie entwickeln? Die Antwort auf diese Frage erweckt wahrscheinlich keine Zweifel.

Charakteristisch ist, dass die Schnittholzausfuhr welche im Jahre 1928 73.3% der Ausfuhr des unbearbeiteten Holzes bildete, im laufenden Jahr auf 58,5% gesunken ist. Es erscheint klar, das die zunehmende Holzausfuhr nach Deutschland eine Folge der bekannten Politik dieses Staates ist, welches systematisch dahin strebt Rohmaterial von den benachbarten Landern fur die eigene Industrie zu erwerben, dagegen die Industrie seiner Nachbarn zu vernichten. Der Vertrag mit Deutschland hat Litauen verpflichtet den Ausfuhrzoll für das Rundholz bis zur Halfte herabzusetzen. Die Folgen dieser Politik sind sichtbar. Das Aushauen von Waldern in Litauen in einem Umfang wie es im Jahre 1929 der Fall war, ist eine Vernichtung des grössten Landesreichtums, welches Deutschland um einen Spottpreis kauft. Es ist zu bezweifeln, dass diese Vorgehen längere Zeit dauern konnte. Man muss auch damit rechnen, dass der Hafen

būdu reikia skaitytis ir su tuo, kad Klaipėdos uostas galimas daiktas nuo šių metų neteks žymios dalies savo prekių apyvartos jei nebus atidarytas susisiekimas su kaimyninėm teritorijom. Jau dabartiniu laiku žymi dalis kitų prekių apart medžio vežama iš Lietuvos ne per savo uostą, bet per Karaliaučių. Klaipėdos uostas dar iš senų senovės buvo Karaliaučiaus konkurentu. Lietuvos — Vokietijos prekybos sutartis Karaliaučiui garantavo betarpius geležinkelio tarifus susisiekimui su Lietuvos stotimis ir neleidžia Lietuvai išlaikyti tokių geležinkelio tarifų, kurie būtų naudingi Klaipėdai bet ne Karaliaučiui. Sutartis toji gali atnešti tik didelius nuostolius Klaipėdos uostui. Iniciatoriai tos sutarties veikdami neva tai vardan Lietuvos ūkio nepriklausomybės tikrai padarė viską, kad nustūmus savo kraštą nuo tos ekonominės gerovės, kurią jam galėtų duoti jo geografinė padėtis. Šiandieninis jo stovis turi kas kart vis labiau paaštrėti. Podraug su tuo kas kart turi darytis vis aktualesniu klausimas revidavimo Lietuvos jūrų politikos, o kartu su tuo ir visos ūkio politikos.

Trys pagrindiniai klausimai reikalauja peržiūrėjimo. Todel kraštas, norintis išlaikyti savo ūkio nepriklausomybę turi pasirinkti:

1) Ar nori išvežti prekes ir fabrikatus galimai labiau apdirbtus, ar tik žaliavą? Remti savo pramonę, ar svetimą?

2) Ar nori sudaryti savo uostui apsaugą naudingų jam geležinkelio tarifų pavydale, ar tik remti svetimą, konkurencinį, uostą?

3) Ar nori suvaržyti ūkio sritį iš kurios gyvena tautinis uostas, arba atidaryti kelią į jo išsivystymą, į pakilimą viso krašto ūkio ir sustiprinimą jo nepriklausomybės?

GDYNIA



Prekių perkrovimai uoste — Das Umladen der Waren im Hafen

von Memel höchstwahrscheinlich einen bedeutenden Teil an seinem Warenumsatz vom I. J. einbüssen wird, wenn der Verkehr mit den benachbarten Gebieten nicht statt findet. Schon gegenwärtig wird ein grosser Teil anderer Waren als Holz aus Litauen nicht durch den eigenen Hafen sondern durch Königsberg ausgeführt. Der Hafen von Memel ist vom altersher ein Konkurrent von Königsberg. Der deutsch-litauische Handelsvertrag sichert dem letzten die direkten Eisenbahntarife im Verkehr mit litauischen Stationen, und lässt günstigere Eisenbahntarife für Memel als für Königsberg nicht zu. Das muss dem Hafen von Memel schweren Schaden verursachen. Die Schöpfer dieses Vertrages, welche im Namen der wirtschaftlichen Unabhängigkeit Litauens aufgetreten sind, taten grade Alles, um ihrem Lande die wohltätigen Folgen seiner geographischen Lage zu rauben. Der heute bestehende Zustand muss sich immer mehr verscharfen. Gleichzeitig drängt zur Entscheidung die Frage der Meerpolitik Litauens und der ganzen wirtschaftlichen Politik dieses Landes.

Drei grundsatzlichen Fragen mahnen zur Überprüfung. Ein Land, welches eine wirtschaftliche Selbstandigkeit erhalten will, muss somit wählen:

1. Ob man Produkte, resp. weitbearbeitete Waren entweder Rohmaterial ausführen soll? Ob man die eigene oder die fremde Industrie unterstützen muss?

2. Ob das Land seinem eigenen Hafen den Schutz in Gestalt von günstigen Eisenbahntarifen gewährt, oder den fremden Konkurrenzhafen unterstutzt?

3. Ob der Staat den Wirtschaftsraum von welchem der eigene Hafen lebt beschranken will, oder den Weg zu seiner Entwicklung, und somit zum wirtschaftlichen Aufblühen des ganzen Landes und der Befestigung seiner Unabhängigkeit ebnet?

Gdynės uostas

Nepaprastai patogos vystymuisi sąlygos, kokiose randasi Gdynia, padarė tai, kad šiandien tas uostas Pabaltės prekybai yra jau pirmaeilės reikšmės. Čionai paduodame praktiškos reikšmės informacijas, kurios reikalingos Pabaltės kraštų pirkliams.

Gdynės uostas tik išimtinais atsitikimais žiemos metu užšąla labai trumpam laikotarpiui, vienok būdamas aprūpintas ledlaužiais, laivų plaukiojimui esti atviras ištisus metus. Laike paskutinės ypatingai aštrios žiemos laivų judėjimas uoste, nežiūrint didelių sunkumų, buvo palaikomas be pertraukos.

Iki 1929 m. rudens bus užbaigti dabar vedamieji uosto darbai. Uosto *plotas* tuomet turės 211 ha, tame skaičiuje — avanportas 103 ha. Maršalo Pilsudskio baseinas 27 ha, Prezidento baseinas 11,8 ha, kanalas uosto gilumon 45,2 ha. Keleivių prieplauka turi 11 metrų gilimo, maršalo Pilsudskio ir anglių baseinai turi po 8—9 metrus, žvejų prieplauka — 6 metrus.

Uostas turi *5 magazinus*—sandėlius bendro ploto apie 16 tūkstančių kv. metrų (2 valstybiniai, 2 ryžių valyklos ir 1 Varšuvos Transporto B-vės). Dabar statomi dar 4 magazinai, būtent: šaldytuvas 15 tūkstančių tonų talpos (valstybinis), o taip pat magazinai B-vių „Žegluga Polska", „Endler i Messing" ir „Warta". Plotas visų statomųjų magazinų, kurių vieni bus užbaigti šiemet, kiti ateinančiais metais, sieks bendrai iki 60 tūkstančių kv. metrų.

Statymas šaldytuvo šiais metais žymiai pasistūmėjo pirmyn. Jis bus užbaigtas 1930 metais. Šaldytuvas bus aprūpintas naujausiais techniš-

Der Hafen von Gdynia

Die besonders günstige Entwicklungsbedingungen, welche Gdynia besitzt, bewirkten, dass es schon heute für den baltischen Handel ein erstklassiger Hafen ist. Wir liefern hier Informationen von praktischen Bedeutung, die insbesondere für die Kaufleute der baltischen Ländern notwendig sind.

Der Hafen von Gdynia erfriert nur in Ausnahmsfallen für sehr kurze Zeit, doch dank den Eis-Brechmaschinen, mit welchen er versehen ist, bleibt er das ganze Jahr für die Schiffahrt offen. Während der letzten Winter, der ungewöhnlich streng war, dauerte der Hafen-Verkehr, trotz grosser Schwierigkeiten unterbrochen.

Im Herbste 1929 werden die laufenden Arbeiten beendet werden. *Die Obersflache* des Hafens wird dann 211 ha umfassen, wovon der Vor-Hafen 103 ha, dass Bassin „Marschall Pilsudski" 27 ha, das „Bassin des Prasidenten" 11,8 ha und der Kanal in der Tiefe des Hafens 45,2 ha einnehmen wird. Die Passagier-Küste hat 11 m. Tiefe, das Bassin „Marschall Pilsudski" und das Kohlenbassin 8—9 m., der Fischer-Hafen 6 m.

Der Hafen besitzt 5 Lagerhäuser, deren allgemeine Oberflache gegen 16 tausend m² umfasst (2 Staats-Lagerhauser, 2 Magasins, der Reisschalerei und ein Lagerhaus der Warschauer Transport-Gesellschaft). 4 Lagerhäuser sind noch im Bau und zwar: Ein Kühlhaus von einem Umfang von 15 tausend Tonnen (Staatseigentum) ferner Lagerhauser der Ges. „Żegluga Polska", (Polnische Schiffahrt) der F-a „Endler & Messing" und der Ges. „Warta". Die Oberflache aller dieser Lagerhäuser wird nach Beendigung ihres Baues, welche teilweise noch in laufenden Jahre und teilweise im folgenden Jahre erfolgt, über 60 tausend m² zahlen.

Der Bau des Kühlhauses schreitet im laufenden Jahre sehr rasch vorwarts

kais įrengimas ir sulos svarbų vaidmenį eksportui bekonų, kiaušinių, sviesto ir kitų žemės ūkio produktų, o taip gi patarnaus pakėlimui privežimo vartojamųjų produktų.

Mechaniški prekių krovimui ir perkrovimui įtaisai yra sekantį: 2 valstybiniai keliamieji kranai tiltiniai perkrovimui anglies pajėgumo po 5 tonas, 2 valstybiniai keliamieji kranai rėminiai po 5 tonas, 2 keliamiej kranai rėminiai po 7 tonas, o taip gi vagonų verčiamoji mašina perkrovimui anglies, priklausanti koncernui „Robur", galinti perkrauti į mėnesį 300.000 tonų. Statomi yra dar 6 keliamieji kranai.

Šių metų vasarą pradėtas statyti nuosavas verfis su visais įtaisais laivų remontui. Verfis turės plaukiojantį doką 3 tūkstančių tonų.

Uostas turi keturius (4) buksirius (velkalaivius). Artimiausiu laiku bus įgytas ledlaužis.

Judėjimas uoste prasidėjęs 1924 metais, po to augo sekančiai:

Metai	Įplaukė		Išplaukė	
	Laivų skaičius	Tonažas	Laivų skaičius	Tonažas
1924	27	14.352	27	14.352
1925	85	74.707	72	71.419
1926	298	204.767	303	208.194
1927	530	422.939	519	416.322
1928	1.108	984.893	1.093	972.902
1928 (sausis-rugpiūtis)	725	633.441	719	625.332
1929 (sausis-rugpiūtis)	967	920.102	963	931.742

Šios laivų judėjimo skaitlinės neapima pakrantės laivų plaukiojimo.

Reguliarės komunikacijos linijos yra šios: 1) Gdynia — Le Havre, kurią kas savaitė kursuoja laivai „Pologne" ir „Virgine" B-vės „Compagnie Generale Transatlantique"; 2) Gdynia—Le Havre—Rio de Janeiro (Brazilija)—Buenos Aires (Argentina), kurią kursuoja laivai „Kraków" ir „Światowid" B-vės „Chargeurs Reunis"; 3) Gdynia—Hull ir 4) Gdynia—Londonas — Dunierka, kurią kursuoja 4 keleiviniai laivai aprūpinti šaldytuvais, B-vės „Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego" įsteigtos 1928 m.; 5) Naujai atidaryta linija Gdynia —



PASTABA. Dalys užbaigto uosto — apverstos juoda linija.
Dalys statoms uosto — apvestos dviem plonom linijom.

ANMERKUNG. Die ausgefertigten Teile des Hafes—mit einer schwarzen Linie umsaumt.
Die im Bau und Entwurf begriffenen Teile des Hafens—umsäumt mit einer dünnen Dappellinie.

und wird im Jahre 1930 beendet. Das Kühlhaus wird mit einer modernsten Einrichtung ausgestattet sein. Es wird eine bedeutende Rolle für die Entwicklung des Exportes für „Bacons", Eier, Butter u. a. landwirtschaftlichen Produkte spielen und wird zur Vergrösserung der Einfuhr von Lebensmitteln beitragen.

Mechanische Verladungseinrichtungen bilden: 2 Staatliche - Verlade brücken zwecks Verladung der Kohle zu je 5 Tonnen, 2 Staatliche-Verladekrane von 5 Tonnen-Kraft, 2 sieben Tonnen-Krane wie auch eine Waggon - Verladebrücke für Verladung von Kohle, die dem Konzern „Robur" angehört und imstande ist dreihundert Tonnen Kohle monatlich zu verladen. Weitere 6 Verladeanlagen sind im Bau.

Im Sommer dieses Jahres würde der Bau einer eigener Werft nebst Reparatur - Werkstätten angefangen. Die Werft wird ein schwimmendes Dock für 3 tausend Tonnen besitzen.

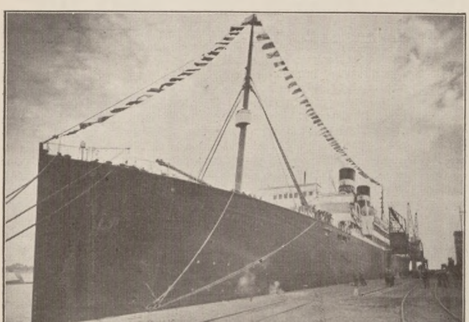
Der Hafen besitzt 4 Schleppschiffe. In der allernachsten Zeit wird eine Eisbrechermaschine angeschafft werden.

Der Hafen—Verkehr begann im Jahre 1924, worauf derselbe rasch sich entwickelte:

JAHR	Angelandet		Ausgelandet	
	Schiffe	Rauminhalt von Tonnen	Schiffe	Rauminhalt von Tonnen
1924	27	14.352	27	14.352
1925	85	74.707	72	71.419
1926	298	204.767	303	208.194
1927	530	422.939	519	416.322
1928	1108	984.893	1093	972.902
1928 Januar-August	725	633.441	719	625.332
1929 Januar-August	967	920.102	963	931.742

Diese Zahlen umfassen nicht den Verkehr in der Küsten-Schiffahrt.

Die regelmassigen Verkehrslinien sind: Gdynia—Le Havre, auf welcher jede Woche die Schiffe „Pologne" und „Virgine" der Gesellschaft „Compagnie Generale Transatlantique" kursieren, 2) Gdynia — Le Havre — Rio de Janeiro (Brasilien)—Buenos Aires (Argentinien) auf welcher die Schiffe „Kraków" und „Światowid" der Gesellschaft „Chargeurs Reunis" kursieren; 3) Gdynia—Hull und 4) Gdynia—London—Dunkirchen, auf welcher 4 mit Kühlhäuser versehene Pasagierschiffe, der im Jahre 1928 gegründeten Polnisch—Britischen Schiffsgesellschaft („Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe) kursieren. 5) Die neu eröffnete Verkehrs—Linie Gdy-



Transatlantinis laivas „Pennland" Gdynėj
Das transatlantische Schiff „Pennland" in Gdynia



Laivas „Sennectudy" atidaro nuolatinę susisiekimo liniją Gdynia—New-Jork
Das Schiff „Sennectudy" inauguriert die Verbindung New-Jork—Gdynia

Ryga — Helsingfors — Gdynia, kurią kursuoja laivai „Compagnie Generale Transatlantique"; 6) New Jork—Kopenhaga—Gdynia—Helsinfors, kuria kursuoja 9 laivai B-vės „American Scantic Line", tonažo po 5.400 tonų brutto. Tie laivai plauks kas metai 26 kartus į Niujorką ir 26 kartus grįš į Gdyniją. Sutartis su B-vė „Scantic Line" užtikrina, kąd frachtai Gdynia—New Jork negali būti aukštesni užfrachtus Hamburg—New Jork. Ypatingumai naujosios linijos yra tame, kad prekių transportavimas atliekamas maišytais geležinkelių — laivų važtaraščių pagrindais, kitaip sakant—išpirkus tik vieną važtaraštį, galima siųsti prekes iš Lenkijos gilumos į paskyrimo vietą Š. Amerikos gilumoj, ir antraip. B-vei „Scantic Line" dar šiais metais bus pastatytas specialus prekėms sandėlis marš. Pilsudskio baseine, prie kurio bus privesta geležinkelio linijos šaka. Atidarymas tos linijos įvyko 1929 m. rugsėjo m. 25 d., dalyvaujant Amerikos pasiuntiniui ponui Stetson ir daugeliui kitų žymių asmenų Įsteigimas betarpio tiesioginio susisiekimo Lenkija—Amerika turės išstumti tarpininkavimą Hamburgo, kuris iki šiol vaidino didelę rolę.

Be to, Danų B-vė „Det Forenede Dampskib Selskab" ir prancuzu — „Worms et C-o" planuoja įkurti keletą nuolatinių komunikacijos linijų.

Projektuojama Gdynėj įkurti *laisvą nuo muitų zoną*, kuri numuš reikšmę svetimo tarpininkavimo užjūrio prekyboj ir padės išsivystyti betarpiam prekių mainui. Kaip seka iš laisvos nuo muitų zonos esmes, įvežamos jon prekės bus laisvos nuo muitų ir nuo visokių muitinės formalumų. Prekės įvežtos ton zonon pamokamos muitu tik tuomet, jei jos gabenamos grašto gilumon. Tuo tarpu prekių reeksportuojamų muitu apmokėti nereikės. Pirkliai prekes galės įsigyti ne iš patiekiamų pavyzdžių, bet apžiūrėję vietoj visą perkamųjų prekių partiją. Tuo būdu rasis palankios sąlygos statymui konsignacinių prekių sandelių. Įkūrimas laisvos nuo muitų zonos prisidės prie didesnio suplaukimo užsienio kapitalų Lenkijon.

Prekių apyvarta uoste plėtojosi sekančiu būdu:

Metai	Įvežimas	Išvežimas	Viso
	Tonos		
1924	631	9.086	9.717
1925	1.576	50.142	51.728
1926	179	413.826	414.005
1927	6.702	889.439	896.141
1928	190.133	1.767.215	1.957.348

Prekių kroviniai 1928 m. bėgy pasiekė aukščiausio laipsnio liepos mėnesy. Tuomet vidutiniškai išpuolo po 5.461 t. krovinių į dieną; šių metų liepos mėnesy kroviniai siekė 8.063 t. į dieną.

GDYNIA



Prekių krovimas į laivus — Das Verladen der Waren auf die Schiffe

Įvežimas svarbiausias pozicijas sudaro: dirbtinės trąšos, ryžiai, rūda, geležies laužas. Išvežimas dar 1928 m. apėmė beveik išimtinai anglį, nes kitokių prekių išvežimui didesniu mastu uostas iki tol nebuvo pritaikintas. 1929 m. statant visą eilę sandėlių ir naujų perkrovimo įrengimų, įvyko pagrindinis pasikeitimas naudai ir kitų prekių, kurių išvežimas jau ir seniau buvo pradėjęs reikštis.

Svarbesnės reikšmės įgavo medžio, cukraus ir javų eksportas. Su laiku, kuomet bus pastatytas šaldytuvas, eksportas valgomųjų produktų, kaip antai, bekonų ir kitų mėsos išdirbinių, kiaušinių, pieno produktų įgaus pirmaeilės reikšmės Gdynės uosto prekių apyvartoj.

Ne be svarbesnės reikšmės pajūrio ūkio išsivystymui yra rėmimas žvejybos. Dabar Gdynėj statomas

RYŽIŲ VALYKLA GDYNĖJ — DIE REISSCHALEREI IN GDYNIA



Pabrikas ir sandelys Nr. 1 (dabartiniu laiku jau pastatytas antras sandelys)
Die Fabrik und das Lagerhaus Nr. 1 (Gegenwartig wurde schon ein zweites Lagerhaus errichtet)

nia—Riga—Helsingfors—Gdynia, auf welcher Schiffe der „Compagnie Generale Transatlantique" kursieren; 6) New-Jork — Kopenhagen—Gdynia Helsingfors, auf welcher 9 Schiffe der Gesellschaft „American Scantic Line" einen Rauminhalt von brutto 5.400 Tonnen umfassend, kursieren. Diese werden jährlich 26 Fahrten nach New-York und 26 Rückfahrten nach Gdynia unternehmen. Im Vertrag mit der Gesellschaft „Scantic Line ist vorbehalten, dass die Frachten Gdynia—New-York nicht teurer sein dürfen als die Frachten Hamburg—New-York. Eine Spezialitat dieser neuen Verkehrslinie bildet das Transit—Dokument für den Transport von Waren per Eisenbahn und Schiff, welches nach einmaligen Lösung den Transport von Waren aus entlegenster Gegend Polen nach den entfernsten Ortschaften der Vereinigten Staaten und umgekehrt ermöglicht. Für die Gesellschaft Scantic Line wird im Laufe dieses Jahres ein spezielles Warenhaus im Bassin „Marschall Pilsudski" gebaut, zu welchem eine Seiteneisenbahn führen wird. Die direkte Verkehrslinie Polen — Amerika muss die Vermittlung Hamburgs, welche bis jetzt eine riesengrosse Rolle spielte—beseitigen. Die Eröffnung dieser Verkehrslinie erfolgte am 25 August 1929 in Gegenwart des amerikanischen Botschafters Herrn Stetson und vieler anderen bedeutender Persönlichkeiten.

Ausserdem plant die dänische Gesellschaft „Det Forenede Dampskib Selskab" und die französische „Worms et C°" einige ständigen Verkehrslinien einzuführen.

Ferner wird noch projekbiert in Gdynia eine *zollfreie Station* zu eröffnen, welche sehr die Bedeutung der fremden Vermittlung beim überseeischen Handel schwachen und die Entwicklung des direkten Waren — Austausch fordern wird. Die Einfuhr der Waren in die Zollfreie Station wird frei von Zoll und jeglicher Zollformalitäten sein. Für die eingeführte Ware wird der Zoll erst entrichtet werden, als die Waren die zollfreie Station verlassen und die Ausfuhr in das Innere des Landes erfolgt. Dagegen werden die Ruckexportwaren gänzlich zollfrei sein. Den Kaufern wird die Möglichkeit geboten werden nicht nach Mustern sondern nach Besichtigung von ganzen Waren—Partien, ihre Wahl zu treffen. Auf diese Weise werden günstige Bedingungen zur Gründung von Konsignations — Lagern entstehen.

Der Waren — Umsatz des Hafens entwickelte sich in folgender Weise:

JAHR	Einfuhr	Ausfuhr	Total
	Tonnen		
1924	631	9.086	9.717
1925	1.576	50.142	51.728
1926	179	413.826	414.005
1927	6.702	889.439	896.141
1928	190.133	1.767.215	1.957.348

Die Ladung der Waren erreichte im Jahre 1928 im Juli ihren Höhepunkt. Durchschnittlich hat man 5461 Tonnen täglich geladen. Im Juli l. J. reichte die Ladung bis 8063 Tonnen. Die wichtigsten Einfuhrartikel sind: Kunstdünger, Reis, Erz und Brecheisen. Die Ausfuhr beschränkte sich noch im Jahre 1928 fast ausschliesslich auf Kohle; für die Ausfuhr von anderen Waren in grosserem Mass war der Hafen bis jetzt nicht eingerichtet. Im Jahre 1929 erfolgte zufolge einer Reihe von erbauten Warenlagern und neuer Verladeeinrichtungen eine grundsatzliche Änderung zugunsten anderer Warenladung welche schon früher bei der Einfuhr zum Vorschein kam.

Von grösster Bedeutung ist der Export von Holz, Zucker und Getreide. Mit der Zeit wird der Export der genannten Artikeln, wie auch— mit dem Moment der Erbauung eines Kühlhauses. Der Export der Lebensmittelartikel wie Bacons und andere Fleischpräparate,' Eier und Milchprodukte eine erstklassige Bedeu-

žvejų uostas su prekybai hale ir šaldytuvu, kurių dėka žvejyba bus pastatyta ant atatinkamo pagrindo ir žuvų prekyba galės plačiai išsivystyti. Žvejų uostas bus aprūpintas nedidele verfe taisymui laivų. Dedamos pastangos suorganizuoti vietinę žvejų flotiliją, žvejojimui Šiaurės jūroj silkių.

Su išsivystumu uosto yra tampriai surištas ir miesto augimas.

Gyventojų Gdynėj skaitėsi:

1921	metais		2.560 žm.
1927	„	(I.VI.)	13.780 „
1928	„	(I.XI.)	22.761 „
1929	„	(I.II.)	25.403 „

Statymas naujų gyvenamųjų namų siekė:

1924	metais	18
1925	„	15
1926	„	48
1927	„	89
1929	„	93

Be to, kelių metų bėgy pastatyta keliolika didesnių ir mažesnių visuomeninių namų. Dabartiniu laiku statomi rūmai Jūrų Mokyklai, kuri laikinai randasi Tčeve, o taip gi statomi rūmai organizuojamai Jūrų Prekybos ir Uosto Technikos Mokyklai. Tos mokyklos duos kvalifikuotą personalą Lenkijos laivynui ir techninį personalą uosto aptarnavimui. Pabaigoj šių metų Gdynėj bus įkurtas Prekių Tyrimo Institutas, kuris tirs pereinančias per uostą prekes, nustatys jų kokybę ir išdavinės atatinkamus pažymėjimus. Tas turės didelės reikšmės pakelimui Lenkijos eksporto vertybės, jo štandartizacijai ir išstums svetimus tarpininkus toj svarbioj srity.

Miesto ir uosto plėtotei daug padeda palanki Lenkijos vyriausybės politika. Naujoji statyba tapo atleista nuo nekilnojamo turto valstybinių mokesnių 25 metams. Naujai kūriamos įmonės naudojasi mokesnių lengvatomis iki 1945 metų, kuriais įmonių apsunkinimas suvestas iki minimumo apdedamųjų mokesnių.

Todel skaičius įmonių auga amerikonišku greitumu:

Įmonės	METAI		
	1919	1927	1928
Prekybos	7	55	259
Pramonės . . .	5	71	175

Svarbiausi iš pramonės įmonių yra ryžių valykla. Ryžių valykla gabena žaliavą iš Indijos ir aprūpina ryžiais Lenkiją, Pabaltės kraštus ir Skandinaviją. Puikus tos įmonės išsivystymas privertė ją jau šiais metais pastatyti antrą sandelį apimanti 4.200 kv. metr. plotą. Šiais metais bus pastatytas didelis aliejaus pabrikas, kurio pirmas rūmas jau yra baigiamas. Tas pabrikas galės perdirbti į techninį aliejų per metus apie 100 tūkstančių tonų žaliavos taip vadinamos Soia, importuojamos iš Kinų.

Organizuojama yra Lenkijos — Brazilijos Prekybos B-vė su buveine Gdynėj, kurios pirmiausis uždavinis bus importuoti per Gdynia į Lenkiją kavą, be to—išplėsti Lenkijos—Brazilijos prekybos santykius ir kitų prekių srityse.

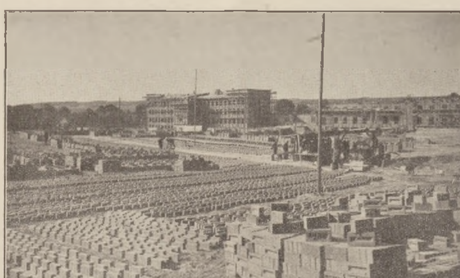
Gdynėj yra sekantį ***bankai:*** Lenkijos Bankas (Bank Polski, Gdynės skyrius, pradėjęs veikti 1929 m. rudenį), Krašto Ukio Bankas (Bank

GDYNĖS MIESTO REGINYS
DIE AUSSICHT AUF DIE STADT GDYNIA



Vietoj nuskurusių bakužių iškyla moderniški namai
An Stelle einfacher Hütten erscheinen moderne Hauser ein

GDYNIA



Statybos judėjimas miesto pakraščiuose
Der Bauverkehr an der Peripherie der Stadt

tung im Waren—Umsatz in Gdynia annehmen.

Nicht ohne Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Seeküste ist die Unterstützung der Fischerei. In Gdynia wird jetzt ein Fischer—Hafen mit einer Markthalle und einem Kühlhaus gebaut, wodurch die Fischerei die entsprechende Grundlage gewinnt und der Fischhandel sich entwickeln können wird. Die Fischer—Station wird mit einer Kleinen Werft zwecks Reparatur von Kottern versehen werden. Man bemüht sich auch eine lokale Fischer—Flottille, zwecks Haringfang in den nördlichen Gewassern, zu organisieren.

Mit der Entwicklung des Hafens ist unmittelbar die *Entwicklung der Stadt* verbunden.

Die Bevölkerung von Gdynia zählte:

im Jahre	1921	2.560	Personen
„ „	1927 (I-VI)	13.780	„
„ „	1928 (I-XI)	22.761	„
„ „	1929 (I-II)	25.403	„

Der Zuwachs von neuen Wohnhauser betrug:

im Jahre	1924 . . .	18
„ „	1925 . . .	15
„ „	1926 . . .	48
„ „	1927 . . .	89
„ „	1928 . . .	93

Uberdies sind noch in den letzten Jahren mehrere grössere und kleinere öffentliche Gebaude entstanden. Im Bau ist das Gebaude für die Marine-Schule, welche vorlaufig in Tczew sich befindet und einer neuen Schule für Seehandel und Hafen-Technik. Diese Schulen werden ein qualifiziertes Personal fur die polnische Handelsmarine und den technischen Hafen ausbilden. Am Ende dieses Jahres wird auch ein Institut zur Prüfung von Waren in Gdynia gegründet, welche die Qualitat jener Waren, die durch Hafen transportiert werden überprüfen und ein entsprechendes Zeugnis daruber ausstellen wird. Es wird eine sehr hohe Bedeutung für die Wert-Hebung des polnischen Exportes haben und zur Beseitigung der fremden Vermittler auf diesem so wichtigem Gebiete beitragen.

Zur Entwicklung von Stadt und Hafen tragt viel die Politik der polnischen Regierung bei. Die neuen Bauten sind für 25 Jahre steuerfrei. Für die neugegründeten Unternehmungen sind Steuerermassigungen bis zum Jahre 1945 und die Belastung für die Gewerbesteuer ist auf ein Minimum herabgesetzt. So wachst auch die Zahl der Unternehmungen mit amerikanischer Geschwindigkeit:

Unternehmungen	JAHR		
	1919	1927	1928
Handel	7	55	259
Industrie	5	71	175

Die bedeutendste industrielle Unternehmung ist die Reisschalerei. Dieselbe bezieht das Rohprodukt aus Indien und versorgt damit Polen, baltische und skandinawische Lander. Die Entwicklung derselben ist so gross, dass ein zweites Lagerhaus gebaut werden musste mit einer Oberfläche von 4200 m². In diesem Jahre wird auch eine Ölmühle errichtet, deren Bau bald vollendet ist. Dieselbe wird jährlich gegen 100 tausend Tonnen Rohprodukt das sogenannte „Soia", aus China für technische Öle importiert, verarbeitet.

Eine Polnisch-Brasilianische Handels-Gesellschaft mit dem Sitz in Gdynia ist im Project begriffen. Die Aufgabe dieser Gesellschaft wird in erster Reihe sein, Kaffee durch Gdynia nach Polen zu transportieren und den Polnisch-Brasilianischen Handelsverkehr auf dem Gebiete anderer Waren zu beleben.

Gospodarstwa Krajowego, Gdynės skyrius, įsteigtas 1926 m.). Miesto Taupomoji kasa (Miejska Kasa Oszczędności, įsteigta 1926 m.), Valstybinis Žemės Bankas (Państwowy Bank Rolny, Gdynės skyrius, įsteigtas 1927 metais). Lenkijos Pramonės Bankas (Polski Bank Przemyslowy, Gdynės skyrius, įsteigtas 1928 m.).

Visus transporto reikalus Gdynėj palengvina įsteigtos čia skaitlingos ***ekspedicijų kontoros***. Svarbiausios iš jų yra sekančios:

1) Varšuvos Transporto B-vės (Warszawskie Towarzystwo Transportowe, ul. Portowa);
2) „Boismine", (ul. Szkolna);
3) C. Hartving Akc. B-vė (C. Hartwing Sp. Akc., ul. Portowa);
4) Lenkijos Lloidas Akc. B-vė (Polski Lloyd Sp. Akc., ul. Portowa);
5) Transporto B-vė „Atlantic" (Tow. Transportowe „Atlantic", ul. Mickiewicza);
6) „Warta", (ul. Portowa);
7) Lenkų-Skandinavų Transporto B-vė (Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe, ul. Portowa);
8) B-vės „Alldag" (Tow. „Alldag").

Svarbiausios ***tarpininkavimo firmos*** Gdynėj:

1) Lenkijos Jūrų Agentūra (Polska Ajencja Morska, ul. Š-to Jańska);
2) Lenkų-Sandinavų Transporto B-vė (Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe, ul. Portowa);
3) C. Hartving Akc. B-vė (C. Hartwing Sp. Akc., ul. Portowa);
4) Lenkijos Lloidas Akc. B-vė („Polski Lloyd" Sp. Akc., ul. Portowa);
5) „Speed", (ul. 10-go Lutego);
6) Lenkijos Laivininkystė („Żegluga Polska", nuosavi namai).

Be to, tarpininkavimus atlieka sekančios svetimų firmų atstovybės:

7) F. R. Reinhold (Dancigo), ul. Š-to Jańska;
8) Behnke i Sieg (Dancigo), ul. Portowa;
9) Adolf Voigt (Dancigo), ul. Portowa;
10) Bergenske Baltic Transport, ul. Portowa;
11) Ferdinand Prove (Dancigo — Hamburgo), ul. Portowa.

Dvi laivų bendrovės turi savo tarpininkavimo agentūras, būtent:

12) Compagnie Generale Transatlantique, ul. Portowa;
13) Worms et C-o, ul. Portowa.

Laivų aprūpinimu užsiima sekančios Gdynės firmos:

1) Centrala Prowjantowa, Gdynėj, (Provianto Centrale);
2) „Union Ship Chandler";
3) Gdyńska Spółka Okrętowa (Gdynės Laivų B-vė);
4) Gdyńska Hurtownia Kolonjalna, Ludwik Ruciński (Gdynės Kolonialė Urmo prekyba—L. Rucinskio);
5) Tow. „Ships Supply" (B-vė „Ships Supply".

Konsulatus Gdynėj turi: Prancūzija, Norvegija, Švedija ir Danija. Artimiausiu laiku numatoma įsteigti dar keletas konsulatų.

Gdynia besitzt folgende Banken: „Bank Polski" Abteilung in Gdynia eröffnet im Herbst 1929. „Bank Gospodarstwa Krajowego" Abteilung in Gdynia gegründet im Jahre 1926, Miejska Kasa Oszczędności (1926), „Państwowy Bank Rolny" (Abteilung in Gdynia gegr. im Jahre 1927), „Polski Bank Przemysłowy" (Abteilung in Gdynia gegr. im Jahre 1928). In allernächsten Zeit wird eine Lokalstelle für „Bank Polski" gegründet.

Die Transportverhaltnisse in Gdynia erleichtern sehr die hier niedergelassenen *Speditions-Unternehmungen*. Die wichtigsten von denselben sind:

1) Warszawskie Towarzystwo Transportowe (Portowa str.) = Die Warschauer Transport-Geselschaft.
2) „Boismine" (Szkolna str.).
3) C. Hartwig A. G. (Portowa str.).
4) „Polski Lloyd" A. G. (Portowa str.).
5) Towarzystwo Transportowe „Atlantic" (Mickiewicza str.).
6) „Warta" (Portowa str.).
7) Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe (Portowa str.) = Polnisch-Skandinavische Transportgeselschaft.
8) Ges. „Alldag".

Die wichtigsten *Mackler-Firmen* in Gdynia sind:

1) Polska Ajencja Morska (Św. Jańska str.) = „Die Polnische See-Agentur".
2) Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe (Portowa str.) = Polnisch-Skandinawische Transport-Gesellschaft.
3) C. Hartwig S. A. (Portowa str.).
4) „Polski Lloyd" S. A. (Portowa str.).
5) „Speed" (10 Lutego str.).
6) „Żegluga Polska" = „Polnische Schiffahrt.

Uberdies sind Vertreter fremder Firmen, welche ebenfalls Macklers-Tatigkeiten vollführen:

7) F. R. Reinhold (Danzig) Š-to Jańska str.
8) Behnke und Sieg (Danzig) Portowa str..
9) Adolf Voigt (Danzig) Portowa str.
10) Bergenske Baltic Transport Portowa str.
11) Ferdinand Prove (Danzig-Hamburg) Portowa str.

Zwei Schiffsgesellschaften besitzen ebenfalls Makler-Agenturen. Es sind:

12) „Compagnie Generale Transatlantique". Portowa str.
13) „Worms et Co". Portowa str.

Mit Versorgung der Schiffe beschaftigen sich folgende Firmen von Gdynia:

1) Centrala Prowiantowa w Gdyni= Die Proviant-Zentrale in Gdynia.
2) „Union Ship Chandler".
3) „Gdyńska Spółka Okrętowa" = Gdyniens Schiffs-Geselschaft.
4) Gdyńska Hurtownia Kolonialna—Ludwik Ruciński = Kolonial-Engroshaus von Gdynia.
5) Ges. „Ships Supply".

In Gdynia befinden sich Konsulate folgender fremder Staaten: Frankreich, Norwegen, Schweden und Danemark.

In kurzer Zeit werden noch einige Konsulate ihren Sitz in Gdynia haben.

Savystovi jūrų politika ir uostų plėtojimas

DIE SELBSTÄNDIGE SEE-POLITIK UND DIE ENTWICKLUNG DER HÄFEN

Atgavus Lenkijai nepriklausomybę įvyko pagrindiniai pasikeitimai Lenkijos pajūro situacijoj. Visų pirmiausia tuos pasikeitimus pajuto Dancigo uostas, kuris tapo centru Laisvo Miesto, įkurto remiantis Versalio Traktatu.

Prieš karą Dancigas buvo trečiaeilės reikšmės vokiečių uostas, paskirtas karo laivyno bazei. Jo prekių apyvarta buvo 3—4 mažesnė negu 1927—1928 metais. Prieškariniais Vokietijas geležinkelių tarifais Dancigo reikalai buvo nustumti ir paaukuoti Štetino, Bremeno ir Karaliaučiaus interesų naudai. Ypatingai iš to naudojosi Štetinas. Darėsi tas, nežiūrint, kad Visla yra Europoj po Dunojaus didžiausi ūpė, neskaitant Rusijos upių, didesnė už Reino, Vezerio, El-

DANCIGAS — DANZIG



Reginys naujo baseino Vislos žiotyse — Die Aussicht auf das neue Bassin an der Weichselmünde

Die Wiedererlangung der Unabhangigkeit Polens, brachte eine grundsätzliche Veranderung in der Situation der polnischen Meeresküste. Vor Allem empfand es der Hafen von Danzig, welcher das wirtschaftliche Zentrum der - Kraft des Vertrags von Versailles — organisierten „Freien Stadt", bildet.

Vor dem Krieg nahm Danzig unter den deutschen Hafen die dritte Stelle fur die Kriegsmarine ein. Sein Warenumsatz war 3—4 fach geringer als in den Jahren 1927/1927.

Die Vorkriegs-Eisenbahntarife Deutschlands setzten Danzig hinter Stettin, Bremen und Königsberg zurück und opferten den letzteren Danzigs Interessen. Hauptsachlich hat Stettin dabei gewonnen. Es geschah, trotzdem, das die Weichsel nach der Donau—mit Ausnahme von Russland — der grösste Fluss in Europa ist; sie ist

bos ir Odros upes. Vienok Vislos ūkio reikšmė nebuvo išnaudota. Prūsų daly Visla pravežimas krovinių (1 kilometrui) siekė:

1875 metais 531.000 tonų
1910 „ 549.000 „

Prieauglis 35 metų bėgy sudarė 3,5%. Tuo pačiu laiku pravežimas kitomis upėmis Vokietijos ribose sudarė:

	1875 m.	1910 m.	Prieauglis
Reinas	515.000	4.522.000	780%
Elbė	407.000	4.528.000	1.010%
Odras	253.000	1.822.000	620%
Vezeris	49.000	432.000	780%

Vokiečiai steugėsi kuolabiausiai apsunkinti Lenkijos kilmės prekes vandens kelių moke- sčiais. Rusija gi su pagelba aukštų muitų stengėsi priversti Lenkijos pramonę apsirūpinti Rusijos žaliavą, tuo pačiu laiku stengdamos apsunkinti lenkiškos pramonės ekspansija užsienin.

Po karo paaiškėjo, kad Dancigo uostas, pritaikintas nežymiai ūkio apyvartai (3.000.000 tonų į metus), negalės patenkinti Lenkijos reikalavimų. Todel kilo būtinas reikalas Dancigo uostą praplėsti ir modernizuoti [jo įrengimą. Apart to, kilo reikalas statyti antrą uostą jau negincijamoj Lenkijos teritorijoj Gdynėj. Tas uostas pradėta statyti 1924 metais. Nuo tų metų prasidėjo, iš karto nedideliu mastu jo eksploatacija. Judėjimas uoste vystėsi nepaprastai sparčiai. Lenkijos užsienio prekyba sparčiai augo, podraug prekių siuntimas kas kart vis didesniu mastu buvo kreipiamas per uostus. Prekių įvežimo v y s t y m a s i duoda sekantis vaizdas:

Metai	Įvežta iš viso	Per uostus: Dancigo	Per uostus: Gdynės	Dalyvavimas %%: Dancigo	Dalyvavimas %%: Gdynės
	Tūkstančiai tonų				
1922	4.126	466	—	11	—
1923	3.194	655	—	20	—
1924	2.414	738	?	30	?
1925	3.410	691	?	20	?
1926	2.438	641	?	26	?
1927	4.903	1.517	?	31	?
1928	5.165	1.832	115	35	2

Augimas išvežimo buvo dar spartesnis:

Metai	Išvežta iš viso	Per uostus: Dancigo	Per uostus: Gdynės	Dalyvavimas %%: Dancigo	Dalyvavimas %%: Gdynės
	Tukstančiai tonų				
1922	9.142	504	—	5	—
1923	17.648	1.062	—	6	—
1924	15.740	1.636	?	10	?
1925	13.603	2.032	?	15	?
1926	22.304	5.660	?	25	?
1927	20.356	6.380	?	31	?
1928	20.424	6.783	1.593	33	8

Lenkijos prekyba tapo nukreipta per jūra ypatingai nuo 1925 metų t.y. nuo to laiko kuomet Vokietija pradėjo su Lenkija muitų karą uždarydama kelią žymiai dalei Lenkijos prekių. Vokiečiai tuo būdu norėjo užtroškinti Lenkiją ūkio srity, naudodamies laikinais sunkumais (buvęs aštrus ekonominis krizis ryšy su valiutos reforma). Lenkija, kuri iki to laiko išveždavo beveik pusę savo prekių į Vokietiją ir tiek pat įveždavo iš Vokietijos, savo keliu uždarė įvežimą į Lenkiją daugeliui vokiškių prekių ir padarė visas pastangas užmezgimui naujų ūkio santykių su Dunojaus kraštais ir dar didesniame laipsny su užjūrio valstybėmis. Nuo to laiko prasidėjo sparčiai vystytis Lenkijos jūrų prekyba, prasi-

DANCIGAS — DANZIG



Laivai uoste — Die Schiffe im Hafen

grösser als der Rhein, Weser, die Elbe und die Oder. Ihre wirtschaftliche Bedeutung war aber nicht ausgenützt. Im preussischen Teil der Weichsel hat das Güterverkehr auf 1 km. wie folgt betragen:

Im Jahre 1875 — 531.000 Tonnen
„ „ 1910 — 549.000 „

Der Zuwachs im Laufe von 35 Jahren stellte sich auf 3.5% während in demselben Zeitraum das Güterverkehr auf den anderen Flüssen innerhalb des Deutschen Reiches folgende Tonnenzahl aufweist:

	1875	1910	Zuwachs
Rhein	515.000	4.522.000	780%
Elbe	407.000	4.528.000	1010%
Oder	253.000	1.822.000	620%
Weser	49.000	432.000	780%

Deutschlands Bestreben lag darin Waren, welche aus Polen herrührten mit den höchsten Gebühren auf den Seewegen zu belasten und Russland bemühte sich mittels hoher Zolsatze die polnische Industrie zu zwingen sich mit russischen Rohprodukten zu versehen und gleichzeitig die Expansion der polnischen Industrie im Ausland zu hemmen.

Nach dem Krieg wurde es klar, dass der Hafen von Danzig, welcher bisher einen wirtschaftlich unbedeutendem Umsatz (3.000.000 Tonnen jährlich) angepasst war, für die Bedürfnisse von Polen nicht hinreichen konnte. Der Ausbau von Danzig und die Modernisierung seiner Einrichtungen wurde unbedingt notwendig sowie wie der Bau eines zweiten Hafens auf einem unbestritten polnischen Territorium zur Notwendigkeit wurde; dieser zweite Hafen ist Gdynia.

Der Bau des Hafens begann im Jahre 1924. Von diesem Jahre ab fing auch—zuerst in minimaler Weise—seine Wirksamkeit an. Der Hafenverkehr entwickelte sich ungewöhnlich schnell. Der ausländische Handel Polens vergrosserte sich bald und gleichzeitig wurde der Zufluss von Waren in immer grösserer Menge durch die Hafen fortgesetzt. Die Entwickelung der Zufuhr stellt folgendes Bild dar:

Jahr	Total-Einfuhr	Durch die Häfen: Danzig	Durch die Häfen: Gdynia	In %: Danzig	In %: Gdynia
	In taus. Tonnen				
1922	4.126	466	—	11	—
1923	3.194	655	—	20	—
1924	2.414	738	?	30	?
1925	3.410	691	?	20	?
1926	2.438	641	?	26	?
1827	4.903	1.517	?	31	?
1928	5.165	1.832	115	35	2

Die Zunahme der Ausfuhr nahm noch einen rascheren Aufschwung *).

Jahr	Total-Ausfuhr	Durch die Häfen: Danzig	Durch die Häfen: Gdynia	In %: Danzig	In %: Gdynia
	In taus. Tonnen				
1922	9.142	504	—	5	—
1923	17.648	1.064	—	6	—
1924	15.740	1.636	?	10	?
1925	13.603	2.032	?	15	?
1926	22.304	5.660	?	25	?
1927	20.356	6.380	?	31	?
1928	20.424	6.783	1593	33	8

Der polnische Handel nahm den Weg uber das Meer seit dem Jahre 1925, d. i. von dem Moment als das Deutsche R e i c h mit Polen den Zollkrieg begann und die Einfuhr eines bedeutenden Teil von Waren absperrte. Deutschland wollte auf diese Weise Polen wirtschaftlich erdrücken, momentan schwierige Lage (die scharfe ökonomische Krise in Verbindung mit Wahrungsreform) ausnützend. Polen, welches bis dahin u n g e f a h r die Hälfte ihrer Waren auf den deutschen Markt gebracht hat und ebensoviele Waren aus Deutschland einführte, sperrte gleichfalls für viele deutsche Waren den Zutritt und tat sein Möglichstes um neue wirtschaftliche Verbindungen mit den Donauländern und in einem noch hoheren Masse mit den überseeischen Landern anzuknüpfen. Von diesem

dėjo žydėjimas Dancigo ir atsirado tarptautiniame uostų rejestre naujas ateivis—Gdynia.

Tiems, kurie į Dancigo išsivystymą žiūrėjo ištolo, nėra pakankamai aišku, kieno dėka Dancigas pražydėjo. Apart savo geografinės padėties, kuri davė jam naudą iš tranzito prekių paeinančių iš viso Vislos upyno, nemažai Dancigo uosto plėtotei davė taip pat ir Lenkijos ūkio politika. Organas, kuriam priklauso uosto administravimas ir eksploatacija yra Uosto Taryba, kurios sąstatan įeina dvi delegacijos: Lenkijos Respublikos ir Laisvo Dancigo Miesto. Faktinas uosto administravimas sukoncentruotas į rankas 2-jų direktorių: prekybos (Lenkijos) ir technikos (Dancigo). Su pagelba tų organu Lenkija daro įtaką uosto reikalų eigai. Stengiamasi apriboti prekyba sausžemiu per Vokietiją ir išvystyti jūrų prekyba per savo uostus. Naudingais Dancigui geležinkelių tarifais, o taip gi susitarimo keliu su vietos valdžia numažinant perkrovimo išlaidas ir uosto mokesnius, lygiai ir uosto statyboj, Lenkija sistematiškai padeda Dancigo uostui plėtotis. Svarbiausios reikšmės Lenkijos delegacijos ir Lenkijos valdžios nuopelnas buvo užtraukimas jos garantuotos Amerikoj paskolos išplėtimui uosto, o visų pirmiausia jo transportinių įrengimų. Naujai pastatytas baseinas prie Vislos žiočių 70 000 kv. metrų ploto, tarnauja perkrovimui masinių prekių kaip anglis, rūda, fosforitas. Jame yra puikūs, naujausio tipo perkrovimo įtaisymai. Bendras skaičius pastatytų keliamųjų kranų Dancigo uoste siekia 76. Be to yra 7 plaukiantieji keliamieji kranai.

Organizacija laivų judėjimo uoste taip pat padarė didelį žingsnį pirmyn. Dabartiniu laiku Dancige yra apie 70 nuolatinių laivais susisiekimų su visais didesniais Europos uostais, su artimaisiais Rytais ir su Šiaurės ir Pietų Amerika.

Prekybinėj Dancigo apyvartoj turi žymiausios reikšmės išvežimas: anglies (1928 m. 5.362.617 tonų), medžio (paskutiniais 3 metais prieš karą išvežta 258.000 tonų, bet 1928 metais 914.191 tonų), javų, cukraus, cemento ir naftos; gi įvežimas: geležies rūdos (1928 m. 313.610 tonų) geležies laužo, (477.343 tonos) dirbtinių trąšų, chemikalų ir maisto produktų.

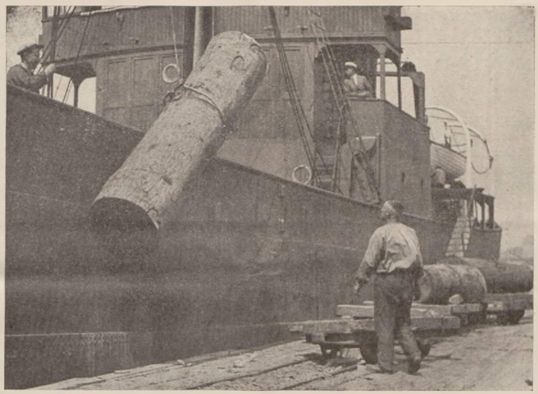
Lenkija stengiasi užtikrinti savo uostams ne tik naudą iš artimojo Hinterlando, bet lygiai ir iš Hinterlando tolimesnio. Vienu iš uždavinių buvo, kuris jau įvykdytas, patraukimas Čekoslovakijos tranzito prekybos per Lenkiją. Masinis švedų rūdos transportavimas iš Lulea į Čekoslovakiją, prieš karą ėjo per Štetiną. Reikalinga buvo Lenkijos atgimimo, kad Dancigas turėtų tai ko jam nedavė Berlyno valdovai. Apyvarta rūdos Štetino ir Dancigo uostuose siekė tonose:

Metai	Štetinas	Dancigas
1913	1.746.000	211.000
1927	902.000	330.000
1928	857.000	470.000
1929 (I pusmetis)	313.000	335.000

Taigi kaip matome švedų ruda į Lenkiją ir Čekoslovakiją, dabartiniu laiku daugiau vežama per Dancigą, negu per Štetiną. Visų pirmiausia tai yra rezultatai Lenkijos-Čekoslovakijos sutarties geležinkelių tarifų reikale del susisiekimo su Lenkijos uostais. Pasikeitimai prekyboj rūda sudaro vos pradžią. Toliau gi palaipsniu seks užkariavimas Lenkijos uostams plataus Hinterlando pavydalė Dunojaus kraštų (Čekoslovakija ir Vengrija), o taip gi Baltgudijos ir Ukrainos.

Pastangos Lenkijos uostų plėtimui nuo pat pradžios sutikos priešingus veiksmus iš Vokiečių pusės. Vokietija įvedė visa eilę papigintų geležinkelių tarifų transportams iš Lenkijos į Vokiečių uostus ir atgal, iš Lenkijos į Holandiją, Belgiją, Prancūziją, Šveicariją ir atgal, be to įvedė specialius tarifus transportui per Rytprūsius. Tarifai tie uolat buvo reviduojami. 1928 metais laike paskutinio tarifų peržiūrėjimo, sumažinti jie buvo vokiečių prekėms 50%! Tose sąlygose Vokiečių geležinkeliai

DANCIGAS — DANZIG



Krovimas medžių į laivus — Das Verladen von Holz auf die Schiffe

Moment datiert die fortschreitende Entwicklung des Seehandels, das Aufblühen Danzigs und das Erscheinen auf der internationalen Hafenliste des neuen Ankamlings „Gdynia".

Diesen, welche die Entwicklung Danzigs von Weitem zusahen, ist es nicht genügend klar, welchen Umständen Danzig sein Aufblühen verdankt. Ausser der geographischen Lage, welche den Nutzen des Warentransits, der aus dem ganzen Flussgebiet der Weichsel stammt, in die Hände direct auslieferte, trug auch zu der Entwicklung des Hafens die wirtschaftliche Politik Polens bei. Das Organ, welchem die Verwaltung und die Exploatation des Hafens angehört, ist die Hafenverwaltung (Rada Portu) welche aus zwei Delegationen besteht: aus der Polnischen Republik und der Freien Stadt Danzig. Die tatsächliche Verwaltung des Hafens wird von zwei Direktoren ausgeübt: einem Handelsdirektor (einen Polen) und einem technischen Direktor (eines Danzigers). Mit Hilfe dieser Organe übt Polen seinen Einfluss auf den Gang der Dinge im Hafen aus.

Zur Beschränkung des Transithandels durch Deutschland und zur Entwicklung des Seehandels durch die eigene Küste strebend, arbeitet Polen, mit Hilfe der für Danzig günstigen Eisenbahntarifen wie auch — im Einverstandnis mit der Lokalbehörden, mit Hilfe der Nachlasse bei Umladungskosten und Hafengebühren, — systematisch an der Entwicklung des Hafens vom Danzig. Es war ein grosser Verdienst seitens der polnischen Delegation wie auch der polnischen Regierung die amerikanische Anleihe zu erwirken und dieselbe für den Ausbau des Hafens, vor Allem aber für seine Transporteinrichtungen zu benützen. Das neuerbaute Bassin bei der Weichselmundung von einer Oberfläche von 70.000 m^2 dient zur Umladung von Massenwaren wie Kohle, Erz, Phosphaten. Es ist herrlich nach neuester Art eingerichtet. Die allgemeine Anzahl der ständigen Verladekrane im Hafen von Danzig betragt 76. Überdies noch 7 schwimmende.

Die Organisation des Schiffsverkehrs im Hafen hat ebenfalls grosse Fortschritte gemacht. Gegenwärtig besitzt Danzig gegen 70 ständige Schiffsverbindungen mit allen grösseren europäischen Häfen, mit dem nahen Osten, mit Nord- und Süd-Amerika.

In dem Waren-Umsatz von Danzig sind von grösster Bedeutung bei der Ausfuhr: Kohle (im Jahre 1928: 5.362.617 Tonnen), Holz (in den letzten drei Jahren vor dem Krieg: 258.000 Tonnen, dagegen im Jahre 1928: 914.191 Tonnen), Getreide, Zucker, Zement und Petroleum. Die wichtigsten Einfuhrsartikel sind: Eisenerz (im Jahre 1928 313.610 Tonnen), Brucheisen (477,343 Tonnen), Kunstdünger, Chemikalien und Lebensmittelprodukte.

Polen trachtet ihren Hafen nicht nur den Nutzen des nahen, aber auch des weiter entfernten Hinterlandes zu sichern. Einer der bereits erfüllter Afgaben ist das Erreichen des Transitshandels der Tschechoslovakei durch Polen. Der Massentransport vom schwedischen Erz aus Lulea in die Tschechoslovakei war vor dem Krieg durch Stettin befördert worden. Es bedurfte erst des Wiederaufbaus Polens, damit Danzig erreicht, was die Berliner Behörden nicht boten. Der Erzumschlag von Stettin und Danzig betrug im Tonnen.

	Stettin	Danzig
1913	1.746.000	211.000
1927	902.000	330.000
1928	857.000	470.000
1929 (I Halbjahr)	313.000	355.000

Wie wir ersehen wird schwedisches Erz gegenwärtig durch Danzig nach Polen und Tschechoslovakei im grösseren Umfang als durch Stettin befördert. Es ist vor Allem die Folge des Polnisch-Tschechoslovakischen Vertrages in Eisenbahntarifangelegenheiten für den Verkehr mit polnischen Häfen. Die Veränderung in dem Handel mit Erz bildet erst den Anfang, und seinen Spuren nach wird das Erlangen des grossen Hinterlandes in Gestalt der Donauländer und von Weiss-Russland und Ukraine für die polnischen Häfen folgen.

Die Bestrebungen hinsichtlich der Entwicklung der polnischen Häfen, stiessen vom ersten Moment an, auf einen Wiederstand seitens Deutschlands. Das Deutsche Reich führte eine ganze Reihe von ermässigten Tarife für den Transport von Polen nach Holland, Belgien, Frankreich, Schweiz und umgekehrt, überdies spezielle Tarife für den Transit durch Ostpreussen. Diese Tarife wurden ständig revidiert. Im Jahre 1928 in der Zeit der letzten Tarif-Revision wurden sie für manche Waren um 50% herabgesetzt. Unter diesen Bedingungen arbeiteten die deutschen Bahnen mit Verlust, damit sie nur

nešė uuostolius, kad tik kaip nors nuengti nekenčiamą Lenkijos jūrų politiką.

Pasekmės tos tarifų kovos buvo visai nelauktos jos iniciatoriams. Nes Dancigas auga, Gdynė statosi, tuo tarpu kai Vokietijos uostai nerodo jokio kilimo. Štai prekių apyvarta Lenkijos uostų ir konkurencinių Vokietijos uostų (tūkstančiuose tonų).

Uostai	1913	1928	Apyvartos %% 1928 m.
Hamburgas .	25.458	26.452	104
Bremenas .	7.167	5.925	83
Libekas . .	2.014	1.703	85
Štetinas . .	6.246	4.700	75
Karaliaučius .	1.870	1.656	89
Dancigas . .	2.112	8.616	408
Gdynia . .	—	1.957	—

Šios skaitlinės rodo, kokį milžinišką perversmą padarė karas kai kurių uostų gyvenime, atiduodamas jiems į rankas jų naturalį Hinterlandą. Dalykas paprastas, kad tie uostai, kurie dėka savo imperialistinių valdžių patamsio politikai buvo pasiglemžę sau dirbtiną gerovę plaukiančią iš tranzito prekių paeinančių iš tų tautų teritorijos, kurios šiandieną išsilaisvino iš svetimos supermacijos, — turėjo nustoti tų iki šiolinių privilegijų. Sąlygos uostų išsivystymui atgavusiuose nepriklausomybę kraštuose, savaime suprantama, yra nuosavoj nepriklausomoj nuo svetimų įtakų jūrų politikoj, stengiantis užtikrinti jiems jų naturalų Hinterlandą.

die verhasste Seepolitik Polens unterdrucken konnten.

Die Folgen dieses Tarifkampfes waren einwenig unerwartet für die Iniziatoren desselben. Denn Danzig wachst und Gdynia wird gebaut, während die deutschen Hafen keine Entwicklung aufweisen. Das Guterverkehr der polnischen Hafen wie der deutschen Konkurrenz-Hafen (in taus. Tonnen) ist wie folgt:

Hafen	1913	1928	% des Verkehrs v. J. 1928
Hamburg	25.458	26.452	104
Bremen	7.167	5.925	83
Lübeck	2.024	1.703	85
Stettin	6.246	4.700	75
Königsberg	1.870	1.656	89
Danzig	2.112	8.616	403
Gdynia	—	1.957	—

Diese Ziffern beweisen den riesigen Umsturz, welchen den Krieg in manchen Hafen verursacht hat, indem er denselben ihr natürliches Hinterland wieder verschaffte. Es ist zu begreifen, dass die Hafen, welche — Dank der gierigen Politik der Eroberungsstaaten — alle Nutzen des Warentransits sich zu eigen machten, der aus dem Territorium jener Nationen stammte, welche heute von der Freundherrschaft befreit sind, ihre bisherigen Privilegien verlieren mussten. Die Bedingung zur Entwicklung des Hafenverkehrs in den befreiten Landern, ist eine eigene, vom fremden Einfluss unabhangige Seepolitik dannach strebend, ihnen das natürliche Hinterland zu sichern.

Visuotinos Krašto Parodos Balansas
Die Bilanz der Allgemeinen Landes-Ausstellung

Šių metų rugsėjo men. 30 d. tapo iškilmingai uždaryta trukusi $4^{1}/_{2}$ mėnesio Visuotinoji Krašto Paroda Poznaniuje. Tikslas jos buvo parodyti Lenkijos 10-ties metų darbo vaisius visame kultūriniame gyvenime, o visų pirmiausia ūkio srity.

Jau pats atidarymas Parodos, apie kurį mes rašėm praeitame mūsų laikraščio numery, įvyko su dideliu susidomėjimu, kaip del jos milžiniško didumo taip ir del turtingumo eksponatų. Susidomėjimas tas nuolat augo podraug su tuo, kaip tie kas aplankė Parodą, valiojo sudominti ir patraukti jon ir labiau skeptiškas vienetas. Judėjimas Poznaniuje nuolat augo; skaičius apsilankiusių Parodoj toli prašoko lauktąjį skaičių, nes jis siekė iki ***keturių su puse milijono*** žmonių. Aišku, kad užsienio svečiai sudaro to skaičiaus tik nedidelę dalį. Pačioj Lenkijoj Parodos lankymas pradžioj buvo traktuojamas kaipo pilietinė pareiga, vienok toliau įsitikinta, kad Paroda visupirmiausia yra didelė mokykla beveik kiekvienos profesijos specialybėj. Todel važiavo į ją ekskursijos iš tolimiausių Respublikos kampų susidedančios ir žmonių įvairiausių profesijų ir visuomeninių sferų.

Vyriavo Parodoj ūkininkai, o tap pat ir prekybinės sferos. *Ūkininkai* užtrukdavo parodoj ilgesnį laiką susipažindami su visomis žemės ūkio sritimis ir rūpestingai rinkdami žinias apie racionalį žemės dirbimą, gyvulių auginimą, apie smulkią žemės ūkio pramonę, ūkio mašinas, dirbtines trąšas ir t. t. Todel neste-

VISUOTINOJI KRAŠTO PARODA
DIE ALLGEMEINE LANDESAUSSTELLUNG



Arklių paroda. — Das Vorführen von Pferden

Am 30. September d. J. wurde nach einer Dauer von $4^{1}/_{2}$ Monaten, die Allgemeine Landes-Ausstellung in Posen feierlich geschlossen. Die Aufgabe derselben war, den Erwerb der polnischen Arbeit, während der zehn Jahren Unabhangigkeit auf allen Kulturgebieten, vor Allem aber auf dem wirtschaftlichen Gebiete darzustellen.

Schon die Eröffnung der Ausstellung, welche wir bereits in der vorhergehenden Nummer unseres Blattes geschildert haben, hat durch die Grösse und den Reichtum der exponierten Produktion lebhaftes Interesse geweckt. Dieses Interesse wuchs standig in demselben Masse, in welchem die begeisterten Besucher das Interesse der skeptisch Veranlagten zu wecken vermochten. Der Verkehr in Posen mehrte sich fort; die Anzahl der Besucher hat die kuhnsten Erwartungen ubertroffen, denn sie reicht bis ***vier einhalb Millionen.*** Die auslandische Gaste bilden nur einen geringen Teil dieser Anzahl. In Polen selbst, betrachtete man Anfangs den Besuch der Ausstellung mehr als eine Staatsbürgerpflicht. Erst nach und nach hat man die Uberzeugung gewonnen, dass diese Ausstellung eine ausgezeichnete Schule für beinahe jede berufliche Spezialitat bildet. Und es kamen Ausfluge aus den entfernsten Gegenden der polnischen Republik, verschiedene Berufe und Gesellschaftsspharen vereinigend.

Vorwiegend waren Landwirte und Handelskreise vertreten. *Die Landwirte* verweilten langer auf der Aufstellung um ihre Erfahrungen auf allen Gebieten der Landwirtschaft zu bereichern und um Kanntnisse uber die rationelle Systeme des Ackerbaus, der Tierzucht, der landwirtschaftlichen Kleinindustrie, der Ackerbaumaschi-

bėtina, kad tarp jų viešpatavo nepaprastas gyvumas. Stipriausis gyvumas ir susidomėjmas buvo, tur būt, tarp smulkiųjų ūkininkų iš Lenkijos rytų krašto, kurie iš pavyzdingų ūkio eksponatų atydžiai mokinosi kaip pakelti savo žemės kultūrą, kad ji galėtų prilygti turtingesniems Lenkijos kraštams ir tuo būdu pašalinti savo vargus.

Parodos metu liepos mėnesy buvo suorganizuota puikiausi impreza, Žemės Ūkio Savaitė, laike kurios buvo išstatyta visa eilė žemės ūkio eksponatų, kurių tarpe įdomiausia buvo ūkio gyvulių paroda, didžiausia iš visų kur nors ir kada nors suorganizuotų. Joje buvo išstatyta 940 arklių, 1047 št. raguočių, 435 št. kiaulių ir 529 avys. Tos skaitlinės savo didumu 3 — 4 kartus prašoka didžiausias gyvulių parodas buvusias paskutiniais metais Vokietijoj (Breslau) ir Švedijoj (Goteborg). Žemės ūkio Savaitė sutraukė keliasdešimtis tūkstančių žymiausių ūkininkų iš tolimiausių Lenkijos kraštų, kuriems buvo suorganizuota daugybė ekskursijų į pavyzdingus ūkius Poznaniaus srity, į žemės ūkio bandymų stotis, į pramonės įmones dirbančias žemės ūkio reikalams (mašinų ir ūkio įrankių, dirbtinių trąšų), į paskaitas ir t. t.

Po Žemės Ūkio Savaitės trumpam laikui suorganizuota buvo penimų gyvulių parodos, gyvulių auginimo, sėklų mugės, žuvininkystės paroda, bitininkystės, šunų, daržininkystės, vaisų ir gėlių parodos.

Pramonė išstatė Parodoj savo begalo turtingus eksponatus, apėmusi 52.000 kvadratinių metrų plotą. Pramonės paroda visupirmiausia davė lankytojams žinias apie tai, kas Lenkijoj išdirbama. Reikia turėti galvoj ir tas, kad Lenkija susitvėrė iš trijų dalių, kurios kiekviena atskirai vystėsi, tuo būdu pramonės įmonės buvusios atskiruose kraštuose turėjo (atstačius nepriklausomybę) savo išdirbiniams aprėžtas pareikalavimų rinkas. Reikėjo daug laiko, kad pripratinus vartotoją kitų Lenkijos dalių prie savo krašto išdirbininių, t. y. reikėjo plėsti rinka ieškant vartotojų kiekvienam atskiram išdirbiniui. Dešimties metų laisvas Lenkijos gyvenimas padarė be abejo didelę pažangą surasdamas krašte rinkas savo pramonės išdirbiniams. Tačiau daug dar liko kas padaryti, nes jeigu masinio suvartojimo išdirbiniai užtikrino sau rinką krašto viduje, tai išdirbiniai žymesni, specialūs, pasiskirstę į daugybę įvairių dalykų tenkinančių įvairiausius žmonių gyvenimo reikalus, turi dar ieškoti sau rinkų. Reklama yra gana brangi, o kas svarbiausia, negali ji atstoti parodos, kurioj suinteresuoti pirkliai ir konsumentai asmeniškai apžiuri prekės. Metinės Poznaniaus ir Lvovo mugės atliko gana žymų vaidmenį suradimui Lenkijos išdirbiniams rinkų, vienok jos buvo tik maža dalelė to, ką sudarė Visuotinoji Krašto Paroda. Be to, tų mugių lankytojų skaičius buvo keliasdešimt kartų mažesnis negu frekvencija Visuotinoj Krašto Parodoj. Paroda išmokino lenkišką konsumentą kur reikia ieškoti prekių, išmokino vertinti ir gerbti krašto išdirbinius, parodydama, kad Lenkijos produkcija yra didelė ir įvairi ir kad lenkiškos prekės kokybės atžvilgiu retai tenusileidžia užsieniui. Tas reiškinys neabejojamai palietė kiekvieną aplankiusį Parodą išmokindamas jį pažinti krašto išdirbinius. Tuo būdu Paroda neabejojamai daro revoliuciją vidaus prekybos srity, kuri po jos įtaka turi žymiai padidinti savo apyvartą ypač vertingųjų išdirbinių,

VISUOTINOJI KRAŠTO PARODA
DIE ALLGEMEINE LAUDESAUSSTELLUNG



Elektrotechnikos paviliono vidus — Die innere des elektrotechnischen Pavillons

nen, des Kunstdüngers u. s. w. emsig zu sammeln. Es ist natürlich, dass sie von einem ungewöhnlicher Eifer beherscht waren. Am lebhaftesten war dieses Interesse bei den Kleingrundbesitzer aus den östlichen Gegenden der polnischen Republik, welche aus den musterhaften Landwirtschaften ersehen konnten, wie der eigenen Not vorzubeugen ware und wie die Ackerbaukultur zu heben und derjenigen, in den wohlhabenderen Landteilen Polens, gleichzustellen ist.

Im Juli wurde die bedeutendste Unternehmung während der Ausstellungsdauer organisiert: „Die Landwirtschafts-Woche". Wahrend dieser, erfolgte eine Reihe von landwirschaftlichen Darstellungen, unter welchen die Ausstellung der Haustiere — die grösste die je gezeigt wurde — die interessanteste war. Es gab 940 Pferde, 1047 Hornvieh, 435 Schweine und 529 Schafe. Diese Zahlen übersteigen 3—4 mal die Anzahl, der in den letzten Jahren auf den grössten Viehausstellungen in Deutschland (Breslau) und in Schweden (Göteborg) vorhandenen Tiere. „Die Landwirtschaftswoche" versammelte über dreissig tausend bedeutende Landwirte aus den entferntesten Gegenden Polens, für welche man zahlreiche Ausflüge in die musterhaften landwirtschaftliche Besitzungen bei Posen arrangierte, wie auch Besichtigungen von landwirtschaftlichen Experimentstationen und Industrie-Anstalten für landwirtschaftliche Zwecke (Maschinen, landwirtschaftliche Gerate, Kunstdünger) organisierte und Vorträge etc. veranstaltete.

Ausser der Landwirtschafts-Woche wurden noch Ausstellungen von der Dauer einiger Tage eingerichtet wie: Ausstellung von Mastvieh, Viehzucht, Samenmarkt, Fischfang, Bienenzucht, Hunde-Ausstellung, Gemüse-Obst und Blumen-Ausstellung.

Die Industrie hat auf der Ausstellung einen riesengrossen Reichtum von Ausstellungs-Produkten angesammelt, welcher einen Flachenraum von 52.000 m² einnahm. Man darf nicht vergessen, dass Polen von drei Gebieten auferstanden ist, von denen sich ein jedes für sich isoliert entwickelt hat und die industriellen Anstalten, welche auf diesen Gebieten bestanden, besassen (in dem Moment der Wiedererlangung der Unabhangigkeit) den Verkaufsmarkt nur seinem ehemaligen Gebiet angepasst. Es bedurfte langerer Zeit um den Konsumenten aus anderen Gebieten Polens an die Landesprodukte zu gewöhnen, d. h. um den Verkaufsmarkt für jede einzelne Erzeugung auszudehnen. Die zehnjährige freie Existenz der Republik Polens in ihren gegenwartigen Grenzen brachte tatsachlich einen grossen Fortschritt durch die Eroberung des inlandischen Marktes für die polnische Industrie-Production. Es blieb aber noch viel zu bewerkstelligen übrig, denn wenn auch die Massenprodukte sich ohne Schwierigkeit den inlandischen Markt zugesichert haben, muss die ausgeprägt spezialisierte, auf eine Unzahl von Gegenstanden, welche die verschiedensten menschlichen Bedurfnisse decken, verteilte Produktion mit Mühe einen Verkaufsmarkt suchen. Die Reklame ist zu kostspielig und kann vor Allem die Besichtigung durch die zahlreichen sich fur den Gegenstand interessierenden Kaufleute und Konsumenten nicht ersetzen. Die alljahrlichen Posener - und Lemberger - Messen haben auf dem Gebiete der Eroberung des inlandischen Marktes für die polnische Ware eine bedeutende Rolle gespielt; sie umfassten aber nur einen kleinen Bruchteil dessen, was die Allgemeine Landes - Ausstellung angesammelt hat und die Zahl der Besucher dieser „Messen" war circa 30 mal geringer als die Frequenz auf der Allgemeinen Landes Ausstellung. Dieselbe lehrte den polnischen Konsumenten, wo er die Ware suchen soll und sie lehrte ihn die Landes-Industrie achten und bewies ihm wie vielseitig die Produktion in Polen ist und das die polnische Ware in Bezug auf die Qualitat ausserst selten hinter der auslandischen zurückbleibt. Diesen Eindruck hat jeder Besucher der Ausstellung gewonnen und lernte

keliant tuo pačiu augimą pramonės produkcijos.

Susidomėjimas, kokį Paroda sukėli ***užsieny***, patraukė į save ne tik lenkus gyvenančius emigracijoj, bet ir labai didelį skaičių svetimtaučių. Skaičius oficialių užsienio ekskursijų, kurios aplankė Parodą siekia iki 200. Parodą aplankė virš 20 svetimų valstybių ministerių, kurių tarpe prekybos—pramonės ministeriai Prancuzijos p. Bonnefus, Estijos p. Zimmerman, Švedijos p. Lundvik, Norvegijos p. Andersen-Ryss t, Belgijos p. Heyman, Čekijos p. Novak, Rumunijos p. Magdearu, Latvijos finansų ministeris p. Petrevics. Visi jie atvyko lydimi aukštų valdininkų, seimo atstovų, žurnalistų ir ūkio srities darbuotojų. Tarp ekskursijų užsienio ūkio sferų, ypatingai imponuojančios buvo ekskursijos Šveicarijos bankierių ir pramonininkų, Švedijos pramonininkų, Holandijos finansistų (dvi ekskursijos) ir Belgijos pramoninkų. Aplankė Parodą taip pat labai skaitlinga Prancūzijos parlamentaristų ekskursija, o taip gi visa eilė didesnių ekskursijų iš Vokietijos, Prancūzijos, Čekoslovakijos, Austrijos, Rumunijos, Vengrijos, Bulgarijos, Juguslavijos, Danijos ir t. t. Ypač skailingai lankėsi jaunimas, mokytojai, o taip pat lenkai iš Vokietijos, Čekoslovakijos ir Austrijos. Parodą aplankė Italijos laivynas, kurio du mokomieji laivai „Feruccio" ir „Pisa" atplaukė į Gdynia, įgula gi draug su jaunais adeptais jūrininkais skaičiuje kelių šimtų asmenų aplankė Parodą. Nestigo Poznaniuje ir žymių veikėjų iš Š. Amerikos, Pietinės Amerikos, Kanados, Japonijos (priešaky su b. premjeru baronu Togo), iš Tautų Lygos sferų su generalinio sekretoriaus pavaduotoju margrabe Paulucci. Užsienio spauda pradžioje bubusi abejinga, pamažiu pradėjo žymiai dalyvanti Visuotinoj Krašto Parodoj. Perejo per ją keli tūkstančiai užsienio žurnalistų, iš kurių virš 400 kaipo dalyviai oficialių žurnalistų ekskursijų. Žurnalistų ekskursijos atsilankė iš Vokietijos, Čekoslovakijos, Anglijos, Prancūzijos, Švedijos, Šveicarijos, Belgijos, Rumunijos, Vengrijos, Estijos ir t. t. Skaitlingiausios ekskursijos buvo vokiečių sutraukusios žurnalistus beveik iš visų Vokietijos kraštų. Visuotinoji Krašto Paroda sukėlė ypatingą užsienio žurnalistų susidomėjimą, todel užsienio spauda rašė apie Parodą neabejojamai užgirdama Lenkijos darbą, kurio ji pati buvo liudininku. Vokietijos spauda ypatingai provincijos išdrįso objektingai, o kartais net su entuziazmu pažvelgti į Parodą ir kainuoti ją sulig tikros vertės, užmirštant nacionalinį įtužimą, kuris iki šiol gana skaitlingom vokiečių sferom trukdo orientuotis, kaip Lenkija dirba ir kuo ji yra tarptautiniuose santykiuose. Skaičiuje įvykusiu laike Parodos 183 įvairių suvažiavimų keliolika iš jų turėjo tarptautinį charakterį. Iš svarbesniųjų tenka pažymėti: Tarpautinis Turistų Kongresas, kuriame dalyvavo 19 valstybių. Prekybos Rūmų Suvažiavimas dalyvaujant atstovams iš 8 valstybių, toliau Slavų Tautų Sakalų suvažiavimas su 30.000 dalyvių ir Slavų Tautų Dainininkų suvažiavimas su 20.000 dalyvių. Tie du milžiniški suvažiavimai labai daug prisidėjo išpopulerinimui Visuotinos Krašto Parodos užsieny.

Priešingai spėliojimams, Visuotinoji Krašto Paroda uždaryta be deficito. Milžiniškas susidomėjimas visuomenės, leido išlyginti Parodos budžetą. Parodos organizacija galima vertinti, imant domėn:

1) Griežtas punktualumas jos atidarymo sutaikintas su paskelbimu;

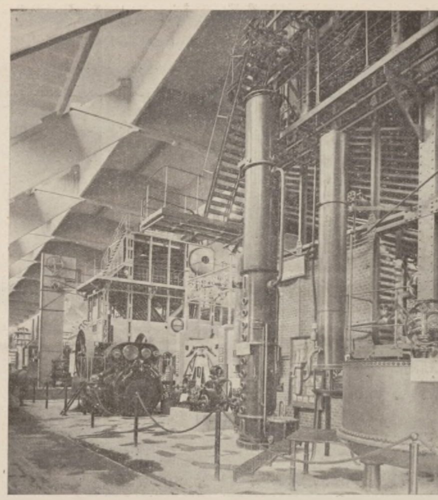
2) Neilgas laikotarpis jos paruošimo (nepilni dveji metai);

3) Mažos finansinės lėšos jon įdėtos;

4) Išlygintas biudžetas.

Tuos keturius uždavinius nelengvai stengėsi išspręsti organizuodamos

VISUOTINOJI KRAŠTO PARODA
DIE ALLGEMEINE LAUDESAUSSTELLUNG



Ciegelskio pabrikas Poznaniuje Parodoj
Der Stand der Fabrik Cegielski in Poznań

dadurch die inländische Ware kennen. Die Ausstellung wird ohne Zweifel eine Revolution auf dem Gebiete des inneren Handels verursachen, welcher unter dem Einfluss derselben seinen Umsatz stark erweitern muss, besonders bei den wertvollsten Erzeugnissen, was eine bedeutende Erhöhung der Industrie-Produktion nach sich ziehen wird.

Das Interesse, welches die Ausstellung im *Ausland* erweckt hat, zog nicht um polnische Emigranten, aber auch viele Ausländer herbei. Die Zahl der vielen offiziellen ausländischen Ausflüge erreicht 200. Ferner wurde die Landesausstellung von über 20 ausländischen Ministern besucht, unter denen von den Ministern für Handel und Gewerbe im Ausland: Bonnefus (Frankreich), Zimmermann (Estland), Lundvik (Schweden), Andersen-Ryss t (Norwegen), Heyman (Belgien), Novak (Czechoslovakei) Madgearu (Rumänien) wie auch von dem Finanzminister von Lettland, Petrovics.

Alle erschienen in Gesellschaft höheren Beamten, Abgeordneten und Journalisten. Unter den Ausflugen aus den ausländischen wirtschaftlichen Kreisen, wirkten besonders imposant die Ausflüge der Schweizer Bankiers und Industriellen, ferner die Ankunft der schwedischen Industriellen, der holländischen Finanziers (zwei Ausflüge) und der belgischen Industriellen. Die Ausstellung wurde auch von einem grösseren Ausflug französischer Parlamentarier besucht wie auch von einer Reihe von Ausflügen aus Deutschland, Frankreich-Tschechoslovakei, Österreich, Rumanien, Ungarn, Bulgarien, Jugoslavien, Dänemark etc. Besonders zahlreich erschien die Jugend, die verschiedenen Lehrkörper und die Polen aus Deutschland, Tschechoslovakei und Österreich.

Auch die italienische Flotte besuchte die Ausstellung; ihre zwei Schul-Dampfer „Ferrucio" und „Pisa" landeten in Gdynia an. Die Mannschaft mit den jugendlichen Marine-Adepten—einige hundert Personen an der Zahl—besichtigten die Ausstellung.

Es mangelte auch nicht in Posen an bedeutenden Persönlichkeiten aus den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas, aus Kannada und Japan (an der Spitze der ehemalige Premier Baron Togo). Vom Völkerbund ist der Vertreter des Generalsekretärs Mar. Paulucciu erschienen. Die ausländische Presse, welche sich anfangs gleichgültig verhielt, war nach und nach zahlreich vertreten. Es waren einige tausend fremde Journalisten, vondenen 400 öffentlich an dem Journalistenausflug teilgenommen haben. Es erschienen somit Vertreter der Presse aus Deutschland, Tschechoslovakei, England, Frankreich, Schweden, Schweiz, Belgien, Rumänien, Ungarn, Estland etc. Die zahlreichsten waren aus Deutschland, von allen Ländern des Deutschen Reiches.

Die Allgemeine Landes-Ausstellung in Posen erweckte ein grosses Interesse bei den Journalisten und die ausländische Presse berichtete anerkennend über die polnische Arbeit, deren Beweis diese Ausstellung war. Auch die deutsche Presse, besonders die aus der Provinz nahm eine objektive Stellung ein und begeisterte sich sogar zuweilen über die Ausstellung, indem sie den tatsächlichen Wert schätzte, wobei der nationale Grimm gänzlich zurückgedrängt wurde. Letzterer erschwert leider so vielen deutschen Kreisen sich über die polnische Arbeit und deren Bedeutung in dem internationalen Verkehr zu orientieren. Inmitten der 183 verschiedenen Zusammenkünfte hatten mehrere einen internationalen Charakter. Von den bedeutendsten waren: Der Internationale Touristenkongress unter Beteiligung aus 19 Staaten; die Zusammenfahrt der Handelskammern, wobei 8 Staaten beteiligt waren, ferner der Allslavische Sokol-Kongress („Wszechsłowiański Zlot Sokołów") unter Beteiligung von 30.000 Personen und der Allslavische Sängertag („Wszechsłowiański Zjazd Śpiewaczy") unter Mitwirkung von 20 000 Personen. Diese zwei riesengrosse Zusammenkünfte haben dazu beigetragen die Allgemeine Landes-Ausstellung in Posen zu popularisieren.

Die Landes Ausstellung wurde entgegen der Voraussetzung ohne Defizit geschlossen. Die riesengrosse Fräquenz des Publikums ermöglichte ein Gleichgewicht im Budget. Die Organisation der Ausstellung lässt sich richtig bewerten, wenn man folgende Punkte berücksichtigt:

1) Die strikte Pünktlichkeit der Eröffnung laut Ansagung;

2) der kurz dauernde Zeitraum für die Vorbereitung (nicht ganze zwei Jahre);

savo parodas senos ir labiau išteklingos finansuose Europos valstybės. Poznaniaus Paroda buvo visu pirmiausia milžiniškas organizacinių jėgų įtempimas, visos Respublikos visų jos dalių. Todel pavadinimas „Polnische Wirtschaft", populiarus tarp nepalaukių Lenkijai vokiečių publicistų, kas kart rečiau bepasirodo laikraščių skiltyse. Ir labiausiai nepalaukūs Lenkijai, pamatę Visuotinoj Krašto Parodoj rezultatus dešimties metų darbo padaryto Laisvoj valstybėj, turėjo patvirtinti, kad apie Lenkijos ūkį ne su ironija, bet su pagarba reikia kalbėti. Lenkijai gi Visuotinoji Krašto Paroda parodė ką kraštas turi ir tapo ji akstinu del naujų jegų įtempimo. O svarbiausia yra tas, kad ji išmokino kraštą pažinti savo trūkumus, pažinti, Lenkijos ūkio ir silpnasias puses, prisidėdama prie apsvarstymo programų tolimesnio darbo, tolimesnio ukiškio išvystymo.

3) die geringen finanziellen Mittel die für den Bedarf ausgelegt wurden;
4) Das Gleichgewicht des Budget.
Alte und reiche europeische Staaten bemühten sich diese 4 Aufgaben zu erfüllen, indem ihre Ausstellungen organisierten. Die Ausstellung von Posen erfolgte durch riesengrosse Opfer und Organisationsanstrengungen aller Gebiete der Republik Polens. Und die Bezeichnung „polnische Wirtschaft" die unter den deutschen Journalisten, welche Polen nicht gewogen sind, so popular geworden ist, wird immer seltener auf den Spalten der Presse.

Selbst diejenigen, welche Polen feindlich gesinnt sind, mussten auf der Landes-Ausstellung beim Anblick des Resultats von der zehnjährigen Arbeit in der freien Republik, fest stellen, dass man von der polnischen Wirtschaft nicht mit Geringschatzung sondern mit Achtung sprechen soll. Fur Polen hat die Allgemeine Landes-Ausstellung bewiesen, was das Land besitzt und wird ein Ansporn zu fernerem Wirken. Das wichtigste ist, dass dieselbe das Land letzte die eigenen Mangel zu erkennen und alles das, was in der polnischen Wirtschaft noch schwach entwickelt ist. Damit ist die Möglichkeit geschaffen worden, ein weiteres Arbeitsprogramm für die künftige wirtschaftliche Entwickelung zu entwerfen.

Visuotinoji Krašto Paroda ir Vilniaus kraštas

Jau pat pradžia organizacinio darbo Visuotinos Krašto Parodos, Vilniaus krašte sukėlė didelį susidomėjimą.

Pradžioj 1928 m. Vilniuje susitvėrė vietos komitetas pasistatęs sau uždaviniu propaguoti, kad 1) užtikrinti Parodai galimai gausenį dalyvavimą eksponatų iš Vilniaus krašto; 2) pasiųsti į Parodą galimai didesnį skaičių ekskursijų.

Komiteto darbuote neliko be vaisių, nes sulig oficialių Visuotinos Krašto Parodos Valdybos statistikos davinių, Vilniaus kraštas, skaičiumi aplankiusių, Parodą ekskursijų, atsižvelgiant į kitus Lenkijos kraštus užima antrą vietą. Ekskursijų buvo daugiausia susidedančių iš jaunimo ir žemdirbių-ūkininkų.

Bet mus labiau interesuoja to antroji ekskursijų kategorija. Jos organizuojamos buvo Vilniaus krašto žemės ūkio Ratelių ir ūkininkų organizacijų, o ypatingai apskričių savivaldybių (seimelių).

Žemdirbių elementas dalyvavęs iš Vilniaus krašto Parodoj, bendrai, buvo labai įvairus, kaip tautybių, taip ir visuomeninės padėties žvilgsniu. Daugumoj dalyvavo smulkūs ūkininkai.

Lietuvių Ekskursijos Į V. K. P.

Visuotinąją Krašto Parodą aplankė 2 lietuvių ūkininkų ekskursijos, suorganizuotos Švenčionių apskrities seimelio. Jose dalyvavo bendrai apie 50 žmonių. Tos ekskursijos, be Parodos aplankė dar visą eilę smulkių ir didesnių ūkio Poznaniaus srity. Pakely į Vilnių ekskursijų dalyviai aplankė tap pat ir Varšuvą.

Ką sako p. Pranas Voldemaras?

Vienoj iš lietuvių ūkininkų ekskursijų, tarp kitų dalyvavo ir žinomas vilnijos provincijos visuomenės veikėjas, brolis b. Lietuvos premjero p. Pranas Voldemaras.

„Ekonominių Pabaltės Žinių" redakcijos atstovas aplankė p. Voldemarą tikslu su juo pasikalbėti.

P. Voldemaras gyvena Disnos k. Tverečiaus v. Švenčionių apskr., prie upės Disnos, 12 kln. nuo valsc. Tas kaimas randasi buvusių didelių pasaulinio karo mūšių lauke. Nuo karo nukentėjo didesnė pusė to kaimo trobesių. Naikinantis karas paliete ir p. Voldemaro pusvalakio ūkį ir sugrįžęs po karo į tėviškę jis rado tik tuščią lauką.

— Dabar, sako šypsodamas p. Voldemaras, ūkį atsistačiau ir bėdos nejaučiu. Net galėjau sau pasiveliti tokią ištaigą, kaip aplankymas Visuotinos Krašto Parodos.

— Koks yra tamstos įspudis iš Parodos?

— O! Paroda buvo didelis imponuojantis kurinys. Turėjau progos ja stebėtis 3 dienų begy, pradžioj, prisipažįstu nuoširdžiai, buvau ja labai nustebintas. Jaučiausi, kaip kokiame milžiniškame magazine, kuriame matosi daugybė įvairių daiktų ir išeidamas neturi galimybės jų net sau įsivaizdinti. Pagaliau po nekurio laiko tas nustebimas praeina ir galima tvarkant savo įspudžius daryti isvadas. Galop sau įsitikinau, kad Parodą tikrai yra didelis dalykas.

— Kokie skyriai tamstą labiausiai interesavo?

Aišku, kaipo ūkininką, mane visų pirmiausia interesavo žemės ūkio skyrius, bet šis tas dar ir apart jo. Matote, tamsta, sako mūsų kalbėtojas, dirbau kadaise pramonėj, butent garsiame Putilovo pabrike Peterburge. Interesuoja mane lygiai ir pramonės skyrius, o ypatingai eksponatai garvežių pabrikų, nes prie jų kadaise Rusijoj dirbau.

Sunkų man būtų spręsti apie Lenkijos mašinų vertę, bet iš viso faktas, kad Lenkijoj išdirbami tokie milžinai kokius teko matyti Poznaniuje ir kad Lenkijos garvežius, kaip teko girdėti, perka užsienis, pakankamai kalba apie jų vertę. Tą patį galima būtų pasakyti ir apie kiekvieną kitą Lenkijos pramonės sritį.



Ekskursija lietuvių ūkininkų iš Švenčionių apskr., aplankiusių Visuotiną Krašto Paroda, Poznaniuje.

Nuotrauka padaryta Raškovo miest. Poznaniaus apskr (X) Pranas Voldemaras, buv. Lietuvos premjero brolis.

Manau, sako toliau p. Voldemaras, kad buvo didelė skriauda, jei Visuotinos Parodos neaplaukė mūsų broliai iš Lietuvos. Nesu politikas ir tai ką pasakysiu yra mano nuoširdus įsitikinimas. Manau, kad Visuotinoji Krašto Paroda buvo puiki proga Lietuvos ūkios srities vaikėjams susipažinti su Lenkijos ūkiu. Man rodos, kad ateities ūkio santykiams (juk turės jie kada nors susinormuoti vardan Vilniaus ir Kauno kraštų gerovės) *tas būtų turėjęs nemažos reikšmės.*

— Kaip tamstai patiko Poznanius?

— Pats Poznanius yra gražus miestas. Jau iš antro karto turiu progos tai patvirtinti, nes ir praeitais metais buvau Poznaniuje su ūkininkų ekskursija. Kaimas to krašto yra pavyzdingas, vertas mums pasekti.

Baigdamas pasikalbėjimą p. Voldemaras mūsų bendradarbiui pažymėjo, kad lietuvių ekskursija sutiko Poznaniuje dideles simpatijas ir svetingumą vietos gyventojų.

Lenkijos prekybinis laivynas

Prekybinių santykių laisvam plėtojimuisi kiekvienam kraštui reikalingas ne tik savo uostas, bet ir savo prekybinis laivynas. Atgimusi Lenkija susidūrė su tuo klausimu jau pat pradžioj savo nepriklausomo gyvenimo. Stoka uosto, kuris nedalomai būtų priklausęs Lenkijai, pirmaisiais metais sudarė sunkumų įkūrimui taip svarbaus prekybos laivyno. Sistematiškas laivyno augimas yra surištas su augimu Gdynės uosto.

Dabartiniu laiku jūrų transportu užsiima trys įmonės, iš kurių svarbiausi yra valstybinė „Żegluga Polska" (Lenkijos laivininkystė), turinti 9 prekinius laivus bendro tonažo 20.366 tonų ir 5 keleivinius laivus bendro tonažo 1.716 tonų, be to turi 4 pagelbinius laivus: 1 mokomasis būrinis, 1 jūrų velkalaivis ir 2 uosto velkalaiviai. Lenkų-Skandinavų Transporto B-vė turi 4 prekinius laivus bendro tonažo 7.468 tonų ir 2 pagelbinius laivus 427 tonų. Lenkų-Britų Laivų B-vė turi 4 laivus tonažo 10.853 tonų. Iš viso Lenkijos prekybinis laivynas šiuo tarpu priskaito 28 laivus bendro tonažo 42.430 tonų. Pastarųjų metų laivyno priauglis siekė apie 10.100 tonų. Keletas didesnų laivų randasi statymo eigoje. Lenkijos laivai iki šiol aplankė apie 30 svetimų uostų tuo būdu užmegzdami betarpį kontaktą su tų kraštų rinkomis ir su svetimų išdirbinių pristatojais. Draug su tuo paaugo ir Lenkijos jurų veliavos dalyvavimas Respublikos uostuose — Dancinge ir Gdynėj.

Įsigijimas nuosavų laivų pagimdė papiginimą jūros frachtų iš Lenkijos uostų ir į juos, kas ypač teigiamai atsiliepia į Gdynės situaciją. Lenkijos laivyno išvystymas daro įtaką papiginimui prekių transportavimo jūromis.

Jūrų transporto papiginimo problema ir užmezgimas tamprių prekybos santykių su užjūrio kraštais, einant prie to, nuosavo laivyno įsigijimo keliu yra bendras visų Pabaltės valstybių uždavinys. Bet ypatingai jis yra gyvu reikalu tiems kraštams, kurie pakliuvo į toli siekiačią ekonominę priklausomybę nuo savo artimiausių kaimynų.

Redakcijos ir Administracijos adresas: **Vilnius, Vilniaus g-vė 15.**

Redaktorius **Pranas Andrys.** Atspauzdinta spautuvėj „ZORZA", Vilnius, Vilniaus g-vė 15.